



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4
PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 07] नई दिल्ली, बुधवार, जनवरी 10, 2018/पौष 20, 1939
No. 07] NEW DELHI, WEDNESDAY, JANUARY 10, 2018/PAUSHA 20, 1939

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुंबई, 1 जनवरी, 2018

सं. टीएमपी/71/2017-बीएमसीटीपीएल.—मेजर पोर्ट ट्रस्ट्स अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48, 49 और 50 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण, एतद् द्वारा, जवाहरलाल नेहरू पोर्ट ट्रस्ट (जेएनपीटी) में पीपीपी मॉडल के तहत डिज़ाइन, बिल्ड, फाइनेंस, ऑपरेट और ट्रांसफर (डीबीएफओटी) के आधार पर विकसित 4 वें कंटेनर टर्मिनल के लिए, दरमानों की अधिसूचना के लिए मेसर्स भारत मुंबई कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (बीएमसीटीपीएल) से प्राप्त प्रस्ताव का निपटान करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला सं. टीएमपी/71/2017-बीएमसीटीपीएल

मै: भारत मुंबई कंटेनर टर्मिनल प्रा0 लिमिटेड

.....

आवेदक

कोरम:

(i). **श्री टी.एस.बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)**

(ii). **श्री रजत सच्चर, सदस्य (आर्थिक)**

आदेश

(दिसम्बर 2017 के 27 वें दिन पारित)

यह मामला जवाहरलाल नेहरू पोर्ट ट्रस्ट (जेएनपीटी) में पीपीपी मॉडल के तहत डिज़ाइन, निर्माण, वित्त, प्रचालन और अंतरण (डीबीएफओटी) के आधार पर विकसित 4थे कंटेनर टर्मिनल के लिए दरमानों की अधिसूचना के लिए मेसर्स भारत मुंबई कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (बीएमसीटीपीएल) से प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

2.1. स्मरणीय है कि इस प्राधिकरण ने 25 फरवरी 2009 को जेएनपीटी में विकसित होने वाले कंटेनर टर्मिनल के लिए अपफ्रंट टैरिफ तय करते हुए एक आदेश सं. टीएएमपी/40/2008-जेएनपीटी पास किया था, जो महापत्तन न्यासों में पीपीपी परियोजनाओं के लिए अपफ्रंट टैरिफ तय करने के 2008 के दिशानिर्देशों पर आधारित है।

2.2. तत्पश्चात संदर्भ प्रशुल्क दिशानिर्देश-2013 में किए गए उल्लेखानुसार जेएनपीटी में वर्ष 2009 में कंटेनर टर्मिनल के संबंध में निर्धारित अपफ्रंट प्रशुल्क को अपनाते हुए जेएनपीटी पर 4थें कंटेनर टर्मिनल के लिए संदर्भ प्रशुल्क निर्धारण के लिए अगस्त 2013 में प्रस्ताव प्रस्तुत किया था। तदनुसार प्राधिकरण ने 13 अगस्त 2013 के अपने आदेश संख्या टीएएमपी/29/2013-जेएनपीटी के अंतर्गत 4थे कंटेनर टर्मिनल के लिए संदर्भ प्रशुल्क का अनुमोदन किया था।

2.3. जेएनपीटी ने जेएनपीटी में डिज़ाइन, बिल्ड, फाइनेंस, ऑपरेट और ट्रांसफर (डीबीएफओटी) के आधार पर 4 वें कंटेनर टर्मिनल के विकास के लिए 06 मई 2014 को बीएमटीपीटी के साथ एक रियायत समझौता किया है। रियायत समझौते में प्रशुल्क अधिसूचना के उद्धरण शामिल हैं, जो परिशिष्ट -12 के लिए रियायत समझौते के रूप में संलग्न हैं।

3. इस पृष्ठभूमि में, बीएमटीपीटीएल ने 25 सितंबर 2017 के पत्र के माध्यम से निम्नलिखित प्रस्तुतियां बनाई हैं:

- (i). 01 अप्रैल 2017 से 31 मार्च 2018 तक की अवधि के लिए संदर्भ टैरिफ के निर्धारण के अनुमोदन का अनुरोध किया गया है।
- (ii). कंटेनरों के रेल और सड़क द्वारा संचलन के लिए टीएएमपी के आदेश संख्या टीएएमपी/15/2017-जेएनपीटी दिनांक 03 अप्रैल 2017 द्वारा तय किए गए समतुल्य दर, को भी टैरिफ अनुसूची में शामिल किया गया है।
- (iii). ग्राहकों को प्रदान की गई विशेष सेवाओं के लिए शुल्क को भी टैरिफ अनुसूची में शामिल किया गया है।
- (iv). टीएपीपी द्वारा घोषित किए गए सूचकांक कारक को 2017 के लिए दर निर्धारणार्थ माना गया है।

4.1. बीसीएमटीपीएल के 25 सितंबर 2017 के प्रस्ताव की प्रतिलिपि हमारे 09 अक्टूबर 2017 के पत्र के माध्यम से लाइसेंसर पोर्ट जेएनपीटी को भेज दी गई थी, जिसमें जेएनपीटी को मसौदा दरमानों सहित बीएमसीटीपीएल द्वारा किए गए प्रस्ताव पर अपनी टिप्पणियों को प्रस्तुत करने के लिए अनुरोध किया गया था। जेएनपीटी को यह अनुरोध भी किया गया था कि वह इस सुविधा में बीएमसीटीपीएल द्वारा वाणिज्यिक परिचालन शुरू करने की तारीख / संभावित तिथि का संकेत देने के लिए अनुरोध किया गया था और स्वतंत्र अभियंता द्वारा जारी किए गए पूरा होने वाले प्रमाण पत्र की एक प्रति और जेएनपीटी और बीएमसीटीपीएल के बीच किए गए लाइसेंस करार की एक प्रति प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया था।

4.2. इसके साथ ही, बीएमसीटीपीएल को हमारे 09 अक्टूबर 2017 के पत्र के माध्यम से अनुरोध किया गया था कि वह सुविधा में वाणिज्यिक परिचालन शुरू करने की तारीख / संभावित तारीख और स्वतंत्र अभियंता द्वारा जारी किए गए पूरा होने वाले प्रमाण पत्र की प्रतिलिपि प्रस्तुत करें।

5.1. दिनांक 10 नवंबर 2017 के एक अनुस्मारक के बाद, जेएनपीटी ने अपने 18 नवंबर 2017 के पत्र के माध्यम से 06 मई 2014 को बीएमसीटीपीएल के साथ किए गए रियायत करार की प्रतिलिपि प्रस्तुत की, और निम्नलिखित उल्लेख किए हैं:

- (i). जेएनपीटी ने 4थे कंटेनर टर्मिनल के विकास के लिए, डिज़ाइन, बिल्ड, फाइनेंस, ऑपरेट और ट्रांसफर (डीबीएफओटी) के आधार पर जेएनपीटी में बीएमटीपीटीएल के साथ एक रियायत करार किया है।
- (ii). चरण - I को 22 दिसंबर 2017 को पूरा होने की आशा है।
- (iii). टैरिफ की अधिसूचना के संबंध में, निम्नानुसार अनुरोध किया गया है:
 - (क). अनुलग्नक - 3 - प्रत्येक वस्तु / श्रेणी की वस्तुओं और प्रत्येक सेवा / सेवाओं की श्रेणी या सेवा या संयोजित सेवाओं के लिए ग्राहकों को प्रदान की जाने वाली विशेष सेवाओं के बारे में।
 - (ख). थोक मूल्य सूचकांक में बदलाव के संदर्भ में मेजर पोर्ट ट्रस्टों में पीपीपी परियोजनाओं लिए संदर्भ टैरिफ के मामलों में तय टैरिफ कैप के सूचकांक के आधार पर संशोधित की जाती हैं।
 - (ग). रेल और सड़क मार्ग के लिए टीएएमपी के दरें आदेश संख्या टीएएमपी / 15/2017-जेएनपीटी दिनांक 03 अप्रैल 2017 के खंड 3.1 क, ख, ग और घ में उल्लेखित दरों के अनुसार बराबर करना।

(iv) बीएमसीटीपीएल ने सूचित किया है कि 23 दिसंबर 2017 से संचालन शुरू करने की संभावना है और वाणिज्यिक संचालन 1 जनवरी 2018 से शुरू होगा, क्योंकि कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए सभी सुविधाएं अनुसूची अर्थात 22 दिसंबर 2017 के अनुसार तैयार हो जाएंगी।

(v) सभी सुविधाओं का निरीक्षण प्रगति पर है और उम्मीद है कि स्वतंत्र अभियंता द्वारा 22 दिसम्बर 2017 तक अंतिम समापन प्रमाण पत्र जारी किया जाएगा। एक बार जब स्वतंत्र अभियंता द्वारा प्रमाणपत्र जारी किया जाता है, तो उसे टीएएमपी को भेज दिया जाएगा और अधिसूचना जारी की जा सकती है और बीएमसीटीपीएल के अनुरोध के अनुसार टीएएमपी द्वारा अधिसूचना जारी की जा सकती है।

5.2. यहां तक कि बीएमसीटीपीएल ने 21 नवंबर, 2017 के ई-मेल के माध्यम से कहा है कि बीएमसीटीपीएल की व्यावसायिक शुरुआत की संभावित तिथि 23 दिसंबर 2017 है और पूर्णता प्रमाणपत्र जेएनपीटी के माध्यम 22 दिसंबर 2017 तक से भेजा जाएगा। इस प्रकार, बीएमसीटीपीएल ने प्रशुल्क शीघ्र तय करने का अनुरोध किया है।

6.1. मेजर पोर्ट ट्रस्ट (एमपीटी) अधिनियम, 1963 की धारा 42 (4) के साथ पठित धारा 48 के अनुसार, सेवा प्रदान करने के लिए मेजर पोर्ट ट्रस्ट द्वारा अधिकृत कोई भी व्यक्ति इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित दरमानों (एसओआर) के आधार पर प्रशुल्क लगा सकता है। ऐसा होने के नाते, टैरिफ दिशानिर्देश 2013 के तहत संचालित वीओटी ऑपरेटर्स, जिन्हें एमपीटी अधिनियम 1963 की धारा 42 (3) के तहत मेजर पोर्ट ट्रस्ट द्वारा अधिकृत किया गया है, को परिचालन शुरू होने से बहुत पहले एसओआर अपने नाम पर अधिसूचित कराने की ज़रूरत होगी।

6.2. ऑर्डर सं.टीएएमपी/29/2013-जेएनपीटी दिनांक 13 अगस्त 2013 के अनुसार प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित 4थे कंटेनर टर्मिनल के लिए संदर्भ टैरिफ अनुसूची के अध्याय 2 और 3 के अंतर्गत सामान्य नोट के अनुसार, टैरिफ कैप प्रासंगिक वर्ष के 1 जनवरी 2013 और आगामी वर्ष से 1 जनवरी के बीच होने वाले थोक मूल्य सूचकांक की भिन्नता एक हद तक अर्थात 60 प्रतिशत मुद्रास्फीति को अधिसूचित किया जाएगा।

6.3. संदर्भ टैरिफ के लिए आधार वर्ष और वर्ष 2014-15, 2015-16, 2016-17 और 2017-18 के लिए संबंधित वार्षिक वृद्धि इस प्राधिकरण द्वारा घोषित कर दी गई है और जेएनपीटी सहित सभी प्रमुख पोर्ट ट्रस्टों को सूचित कर दी गई है। तदनुसार, इस प्राधिकरण द्वारा घोषित वार्षिक सूचकांक कारक निम्नानुसार है:

वर्ष	वार्षिक सूचकांकन घटक
2014-15	3.78%
2015-16	2.29%
2016-17	शून्य
2017-18	1.20%
संचयी	7.43%

6.4. इस प्रकार संक्षेप में, बीसीएमटीपीएल ने 23 दिसम्बर 2017 से परिचालन शुरू करने का प्रस्ताव करते हुए, अपने नाम पर दरमानों को अधिसूचित करने के लिए आवेदन किया है।

7. इस मामले की प्रसंस्करण के दौरान एकत्र की गई सूचना की संपूर्णता के संदर्भ में, निम्नलिखित स्थिति उभरती है:

(i). प्राधिकरण ने जवाहरलाल नेहरू पोर्ट ट्रस्ट (जेएनपीटी) द्वारा जेएनपीटी में चौथे कंटेनर टर्मिनल के लिए दायर किए गए प्रस्ताव के आधार पर संदर्भ प्रशुल्क निर्धारित करते हुए एक ऑर्डर नंबर टीएएमपी/29/2013-जेएनपीटी दिनांक

13 अगस्त 2013 पास किया है। यह आदेश भारत सरकार के असाधारण (भाग III खंड 4) तके 5 दिसंबर 2013 को राजपत्र सं. 331 के अंतर्गत अधिसूचित किया गया था।

- (ii). जेएनपीटी ने 06 मई 2014 को 30 वर्ष की अवधि के लिए मई जेएनपीटी के चौथे कंटेनर टर्मिनल के विकास के लिए डिज़ाइन, बिल्ड, फाइनेंस, ऑपरेट और ट्रांसफर (डीबीएफओटी) आधार पर मैसर्स भारत मुंबई कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (बीएमसीटीपीएल) के साथ रियायत करार (सीए) किया है।

- (iii). जैसा कि पहले उल्लेख किया गया है मेजर पोर्ट ट्रस्ट (एमपीटी) अधिनियम, 1963 की धारा 42 (4) के साथ पठित धारा 48 के अनुसार मेजर पोर्ट ट्रस्ट द्वारा अधिकृत किसी भी व्यक्ति द्वारा सेवाएं प्रदान करने के लिए लेवीय मूल्य के दरमान प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित किया जाना आवश्यक है।

ऐसा होने के नाते टैरिफ दिशानिर्देश 2013 के अंतर्गत संचालन शुरू होने से पहले मेजर पोर्ट ट्रस्ट द्वारा प्राधिकृत बीओटी ऑपरेटरों को संचालन शुरू होने से पहले एमपीटी अधिनियम 1963 की धारा 42 (3) के तहत सूचकांकित दरमान अपने नाम पर अधिसूचित कराने की आवश्यकता होती है।

तदनुसार, बीएमसीटीपीएल ने इस प्राधिकरण से अपने नाम पर दरमान अपने नाम पर अधिसूचित करने के अनुरोध के साथ संपर्क किया है, क्योंकि बीएमसीटीपीएल ने 23 दिसंबर 2017 से अपने वाणिज्यिक परिचालन कार्य आरंभ करने की कल्पना की है। इस संबंध में, लाइसेंसर बंदरगाह जेएनपीटी ने यह भी पुष्टि की है कि 23 दिसंबर 2017 से परिचालन शुरू होने की संभावना है क्योंकि कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए सभी सुविधाएं 22 दिसंबर 2017 तक तैयार हो जाएंगी। इस प्रकार, बीएमसीटीपीएल को सलाह दी जाती है कि वह अपने कार्यों को शुरू करे और इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरों के आधार पर दरों पर लगाए जाएंगे। केवल स्वतंत्र अभियंता द्वारा प्रमाणित किए जाने के बाद ही कि ये परियोजना उपयोगकर्ताओं के व्यावसायिक सेवाओं में सुरक्षित और विश्वसनीय रूप से रखी जा सकती है, और यह कि परियोजना को वाणिज्यिक परिचालन के लिए फिट घोषित किया गया है।

- (iv). (क). 13 अगस्त 2013 के आदेश के अनुसार निर्धारित संदर्भ प्रशुल्क(रेफरेंस टैरिफ) के सूचकांकन के संदर्भ में, यह उल्लेख यहां प्रासंगिक है कि संदर्भ टैरिफ का अनुमोदित करते हुए दरमानों में सामान्य नोट (एसओआर) में उल्लेख है कि मुद्रास्फीति की टैरिफ कैप को सूचकांकित किया जाएगा परंतु यह सूचकांकन संबंधित वर्ष के 1 जनवरी 2013 और 1 जनवरी के बीच होने वाली थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में वृद्धि के केवल 60% तक की बढ़ोतरी तक ही सीमित होगा। सामान्य नोट स्पष्ट रूप से उल्लेख है कि थोक मूल्य सूचकांक के लिए आधार वर्ष 1 जनवरी 2013 होना चाहिए।

- (ख). जैसा कि पहले भी उल्लेख किया गया है, वर्ष 2017 में सूचकांकित एसओआर के लिए 2013 के बेस टैरिफ पर लागू होने वाला संचयी वृद्धि कारक 7.43% है। तदनुसार, बीएमसीटीपीएल ने अगस्त 2013 में अधिसूचित संदर्भ टैरिफ कैप पर 7.43% के लागू संचयी वृद्धि कारक को लागू करके प्रस्तावित दरों का आकलन किया है। बीएमसीटीपीएल द्वारा प्रस्तुत प्रस्तावित दरों को सत्यापित किया गया है और सही पाया गया है।

- (v). इस प्राधिकरण ने जेएनपीटी के सामान्य संशोधन प्रस्ताव का निपटान करते हुए जेएनपीटी द्वारा दायर किए गए प्रस्ताव के आधार पर आदेश संख्या टीएएमपी/48/2016-जेएनपीटी दिनांक 04 जनवरी 2017 के अनुसार पत्तन द्वारा प्रचालित कंटेनर टर्मिनल के लिए सड़क और रेल द्वारा कंटेनरों की आवाजाही के लिए बराबर दरों का अनुमोदन किया है। इसके बाद, जेएनपीटी द्वारा दायर किए गए प्रस्ताव के आधार पर, इस प्राधिकरण ने अपने आदेश संख्या, टीएएमपी/15/2017-जेएनपीटी दिनांक 29 मार्च 2017 के तहत, 2005 के प्रशुल्क (टैरिफ) दिशानिर्देशों के अनुसार, सड़क और रेल द्वारा सामान्य और रीफर कंटेनरों की आवाजाही के लिए जेएनपीटी पर संचालित दो अन्य बीओटी ऑपरेटरों अर्थात् न्हावा शेवा इंटरनेशनल कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (एनएसआईसीटी) और गेटवे टर्मिनल इंडिया प्राइवेट लिमिटेड लिमिटेड (जीटीआईपीएल), के संबंध में जेएनपीटी के दरमान निर्दिष्ट किए हैं।

बीएमसीटीपीएल ने अपने प्रस्ताव में मूल्य दर, सूचकांकित टैरिफ के अलावा, सड़क और रेल द्वारा सामान्य, रीफर, जोखिम भरे और अधिक आयामी कंटेनरों की आवाजाही के लिए समान दरों का प्रस्ताव भी किया है।

इसके अलावा, बीएमसीटीपीएल ने भी कुछ विशेष सेवाओं के लिए टैरिफ का निस्तारण की मांग की है जैसे सील को हटाना, खतरनाक स्टिकर को लगाना/ हटाना, प्रति कंटेनर एक दरवाजा का खोलने से संबंधित (एक डोर ओपन) शुल्क, ऑन-व्हील कस्टम्स इंस्पेक्शन / सील सत्यापन प्रभार, धूमन प्रभार, ताजा जल आपूर्ति कंटेनरों की सर्वेक्षण रिपोर्ट भेजना और गेट पर फोटो, दस्तावेजीकरण प्रभार, बोर्ड पर कचरा निकालने के लिए शुल्क, वजन का शुल्क और प्री-क्लिंग शुल्क।

इस संबंध में, उल्लेख है कि संदर्भ प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.8 जिनके आधार पर, जेएनपीटी के लिए संदर्भ प्रशुल्क तय किया गया है में उल्लेख है कि पीपीपी परियोजनाओं की बोलियों के निमंत्रण और तत्कालीन प्रचलित संदर्भ टैरिफ के आधार पर मूल्यांकन किए गए हैं। संदर्भ प्रशुल्क केवल वार्षिक इंडेक्सेशन या निष्पादन संबंध सूचकांक की सीमा तक समीक्षा के अध्याधीन है। संदर्भ प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अंतर्गत प्रोजेक्ट सौंपे जाने के बाद इस प्राधिकरण के हस्तक्षेप पर संदर्भ शुल्क की समीक्षा का प्रावधान नहीं है।

संयोगवश, उपरोक्त उल्लिखित आदेशों के संबंध में, उल्लेख किया जाता है कि जेएनपीटी में सड़क और रेल द्वारा कंटेनरों के संचालन के लिए उल्लेखित बराबर दरों के संबंध में किसी दूसरे अन्य कंटेनर टर्मिनल के लिए अर्थात् न्हावा शेवा गेटवे टर्मिनल इंडिया प्राइवेट लि(एनएसआईजीटीपीएल) के लिए अनुमोदन नहीं किया गया है। क्योंकि कथित प्रचालक को 2008 के अप्रेंट प्रशुल्क टैरिफ दिशानिर्देशों द्वारा अभिशासित किया जाता है, जिसमें परियोजना सौंपे जाने के बाद इस प्राधिकरण द्वारा हस्तक्षेप से समय-समय पर अप्रेंट टैरिफ की समीक्षा का प्रावधान नहीं है।

इस प्रकार, बीएमसीटीपीएल द्वारा अनुरोधित बीएमसीटीपीएल से संबंध दरमानों में सड़क रेल संचालन के लिए विशेष सेवाओं और समतुल्य टैरिफ की दर, अनुमोदित संदर्भ टैरिफ दिशानिर्देशों के दायरे से परे है। चूंकि पोत परिवहन मंत्रालय (एमओएस) ने मेजर पोर्ट ट्रस्ट्स एक्ट, 1963 की धारा 111 के तहत एक नीति निर्देश के रूप में इस प्राधिकरण को दिशानिर्देश जारी किए गए हैं, इसलिए विशेष सेवाओं के लिए दरों और समतुल्य प्रशुल्क का उल्लेख करने के लिए पोत परिवहन मंत्रालय से अनुमति मांगी जा रही है।

हालांकि, यह विचार करते हुए कि बीएमसीटीपी ने 23 दिसंबर 2017 से अपने अभियान शुरू करने की परिकल्पना की है बीएमसीटीपीएल के दरमानों में सड़क और रेल संचालन के लिए प्रशुल्क, बीएमसीटीपीएल के लिए दरमान अधिसूचित करने के लिए, एमओएस से अनुमति की प्रतीक्षा करना उपयुक्त महसूस नहीं किया गया है। इसलिए, ऐसी स्थिति में अब यह प्राधिकरण, बीएमसीटीपीएल के लिए दरमान अधिसूचित करता है, जो अगस्त 2013 में अनुसूचित इंडेक्सेशन फैक्टर के साथ अनुमोदित संदर्भ टैरिफ के आधार पर किया गया था।

- (vi). इस प्राधिकरण ने संदर्भ टैरिफ दिशानिर्देशों के अनुसार 13 अगस्त 2013 के आदेश के अंतर्गत जेएनपीटी द्वारा प्रस्तावित निष्पादन मानक सहित एसओआर अधिसूचित किये हैं। इसलिए, इस प्राधिकरण द्वारा 13 अगस्त 2013 के आदेश में अनुमोदित निष्पादन मानकों को भी बीएमसीटीपीएल के प्रस्तावित एसओआर में शामिल किया गया है और अधिसूचित किया गया है।
- (vii). भारत सरकार के पोत परिवहन मंत्रालय (एमओएस) ने अपने पत्र सं. पीटी-11133/51/2014-पीटी के 11 नवंबर 2014 के अंतर्गत महापत्तन पर तटीय पोतों की प्राथमिकता बर्थिंग पर सं. पीटी -11033 / 51/2014-पीटी दिनांक 4 सितंबर 2014 को जारी की गई दिशानिर्देशों की एक प्रति प्राधिकरण को अग्रेषित कर दी है। इस प्राधिकरण ने तदनुसार अपने आदेश संख्या टीएएमपी / 52/2014-जनरल दिनांक 28 नवंबर 2014 के द्वारा साथ-साथ सभी मेजर पोर्ट ट्रस्टों के मौजूदा एसओआर में 'तटीय पोत' की निर्धारित परिभाषा के प्रतिस्थापन का अनुमोदन किया है जो निम्नानुसार है:

"तटीय पोत" का अर्थ विशेष रूप से भारत में किसी अन्य पत्तन या स्थान से भारत के किसी भी अन्य पत्तन या स्थान के बीच व्यापार में नियोजित पोत से है जिसके पास पोत परिवहन महानिदेशक/ सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी वैध तटीय लाइसेंस है।"

इसलिए, एनएसआईजीटीपीएल द्वारा प्रस्तावित तटीय पोत की परिभाषा को 'तटीय पोत' की उपरोक्त परिभाषा के साथ आशोधित किया गया है ताकि एमओएस के 11 नवंबर 2014 के पत्र में एल्लेखित स्थित का निष्पादन किया जा सके।

(viii). 13 अगस्त 2013 के आदेश के दरमान में अनुमोदित दर को संचालित करने वाली अन्य सभी शर्तों को निम्नलिखित के अध्याधीन रखा गया है:

(क). इस प्राधिकरण ने तटीय माल / कंटेनर के लिए रियायती प्रशुल्कों लगाने के बारे में, वी.ओ. चिदंबरनार पोर्ट ट्रस्ट द्वारा मांगे गए स्पष्टीकरण के मद्देनजर, पोत परिवहन महानिदेशक की सिफारिश के आधार पर पोत संबंधी प्रभार लगाने के लिए पोतों के स्पष्टीकरण प्रणाली और तटीय पोत संबंधी रियायती प्रभार के लगाने के समय के बारे में दिनांक 29 सितंबर, 2015 को एक आदेश सं. टीएमपी / 53/2015-वीओसीपीटी पास किया है। आदेश में अनुमोदित प्रावधानों को आगे 26 नवंबर, 2015 के आदेश सं. टीएमपी/53/2015-वीओसीपीटी के अंतर्गत संशोधित किया गया था।

उक्त पारित आदेश सभी मेजर पोर्ट ट्रस्टों द्वारा अनुपालन के लिए जारी किया गया है। उक्त आदेश के बाद, डीजी शिपिंग ने अपने पत्र सं. चार्ट(309)/2016 दिनांक 20 मई 2016 के अंतर्गत 26 नवंबर 2015 के आदेश में अनुमोदित प्रावधान पर आगे स्पष्टीकरण जारी किया है। इस प्राधिकरण ने 26 नवम्बर 2015 के आदेश के पैरा 9 क (ii) और 10 (ii) में उल्लिखित प्रावधान में कुछ संशोधन करते हुए तदनुसार एक स्पष्टीकरण आदेश पारित किया है। इस आदेश में इस प्राधिकरण द्वारा संशोधित को वीएमसीटीपीएल के दरमानों में सामान्य निबंधन एवं शर्तों के अंतर्गत 13 अगस्त 2013 के आदेश के तहत अधिसूचित नोट नंबर(ii) के स्थान पर नोट नं. (ii), (iii) और (iv) के तौर पर तदनुसार अद्यतित किया गया है। परिणामतः बाद के नोट्स पुनः क्रमांकित किये गये हैं।

(ख). वीएमसीटीपीएल द्वारा प्रस्तावित अध्याय (2) और (3) के लिए सामान्य नोट्स में कहा गया है कि टैरिफ कैप प्रासंगिक वर्ष 1 जनवरी 2017 और 1 के बीच मुद्रास्फीति में थोक मूल्य सूचकांक की भिन्नता के अधिकतम 60 प्रतिशत तक सूचकांकित किया जाएगा। प्रशुल्क कैप का ऐसा स्वचालित समायोजन समायोजन प्रतिवर्ष किया जाएगा जो प्रासंगिक वर्ष के 1 अप्रैल से अगले वर्ष के 31 मार्च तक लागू होगा। यह सामान्य नोट, 2013 के दिशानिर्देशों के तहत अभिशासित उन अन्य वीओटी ऑपरेटरों के दरमानों में निर्धारण के अनुरूप है, जिन्होंने प्रचालन कार्य शुरू कर दिए हैं।

9.1. परिणामतः और ऊपर दिए गए कारणों और समग्र सोच विचार के आधार पर, यह प्राधिकरण जेएनपीटी में संचालनकर्ता - वीएमसीटीपीएल के नाम पर चौथे कंटेनर टर्मिनल के लिए क्रमशः **अनुलग्नक- I** और **अनुलग्नक- II** पर संलग्न दरमानों और निष्पादन मानकों की अधिसूचना के लिए अनुमोदन प्रदान करता है।

9.2. वीएमसीटीपीएल के लिए अधिसूचित दरमान वीएमसीटीपीएल द्वारा वाणिज्यिक परिचालन शुरू होने की तारीख से लागू होंगे होगी, अर्थात् जब स्वतंत्र अभियंता यह प्रमाणित करता है कि प्रोजेक्ट सुरक्षा और भरोसेमंद रूप से उपयोगकर्ताओं के लिए व्यावसायिक सेवा में रखा जा सकता है और यह परियोजना वाणिज्यिक संचालन के लिए फिट घोषित किया गया है।

9.4. वीसीएमटीपीएल से कम से कम रियायत करार में निष्पादित मानदंडों पूरा करने की आशा की जाती है।

10.1. वाणिज्यिक ऑपरेशन (सीओडी) की तारीख से उसी वर्ष के 31 मार्च तक टैरिफ उस वर्ष से संबंधित अधिसूचित संदर्भ टैरिफ तक सीमित होगा, जो कि अधिकतम सीमा होगी। उपरोक्त संदर्भ प्रशुल्क 2013 के दिशानिर्देशों के पैरा 2.2 के अनुसार प्रत्येक वर्ष सूचकांकन के आधार पर संशोधित किया जाएगा, जैसा, जो संपूर्ण रियायत अवधि के लिए लागू होगा।

हालांकि, बीएमसीटीपीएल संचालन के दूसरे वर्ष से निष्पादन मानक ("निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क ") सहित प्रासंगिक वित्तीय वर्ष के लिए सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क से ऊपर और अधिक, आगामी वित्तीय वर्ष के 1 अप्रैल से कम से कम 90 दिन पहले एक टैरिफ का प्रस्ताव करने के लिए स्वतंत्र होगा। ऐसा निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क प्रासंगिक उस वित्तीय वर्ष के लिए सूचकांकित संदर्भ टैरिफ के 15% से अधिक नहीं होगा (और यह टैरिफ कैप होगा)। निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क आगामी वित्तीय वर्ष के पहले दिन से लागू होगा और पूरे वित्तीय वर्ष के लिए लागू रहेगा।

10.2. बीएमसीटीपीएल द्वारा परियोजना के रियायत समझौते के तहत नियुक्त स्वतंत्र अभियंता के एक प्रमाण पत्र के साथ इस प्रस्ताव को प्रस्तुत किया जाएगा जिसमें पिछले 12 महीनों प्रचालन के पहले वर्ष में वास्तविक संख्या के महीनों में, जैसी भी स्थिति हो, निष्पादन मानकों की उपलब्धि को दर्शाया जाएगा, जैसा कि रियायत समझौते में शामिल है।

10.3. निष्पादन मानकों पूरे पाए जाने की स्थिति पर 2013 के टैरिफ दिशानिर्देशों के पैरा 5 के अनुसार यह प्राधिकरण, प्रस्ताव प्राप्त होने के 7 दिन के भीतर जेएनपीटी के मत की मांग करेगा।

10.4. पिछले 12 महीनों में रियायत समझौते में शामिल बीएमसीटीपीएल निष्पादन मानक पूरे न करने की स्थिति में, यह प्राधिकरण आगामी वित्तीय वर्ष के लिए निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क को अधिसूचित करने के प्रस्ताव पर विचार नहीं करेगा और बीएमसीटीपीएल केवल आगामी वित्तीय वर्ष के दौरान, लागू सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क का हकदार होगा।

10.5 जेएनपीटी के मत पर विचार करने के बाद, यदि यह प्राधिकरण संतुष्ट है कि रियायत करार में शामिल किए गए निष्पादन मानकों पूरे किए गए हैं, तो यह आगामी वित्त वर्ष के 1 अप्रैल से प्रभावी होने के लिए 15 मार्च तक निष्पादन जुड़े टैरिफ को अधिसूचित करेगा।।

10.6. निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क के प्रस्ताव पर विचार करते समय, यह प्राधिकरण निष्पादन मानकों और ऑपरेटर द्वारा इनके अनुपालन पर गौर करेगा। यह प्राधिकरण बीएमसीटीपीएल द्वारा पूरे किए गए निष्पादन मानकों या अन्यथा के आधार पर निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क प्रस्ताव को संस्वीकृत या अस्वीकार करने का निर्णय करेगा। सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क और निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क का निर्धारण, 2013 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के परिशिष्ट में उल्लेखित उदाहरण का अनुपालन करेगा।

10.7. संचालन के तीसरे वर्ष से, बीएमसीटीपीएल से निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क प्रस्ताव को इस प्राधिकरण द्वारा स्वतः पिछले 12 महीनों की अवधि में निष्पादन मानक पूरा करने के रूप में अधिसूचित किया जाएगा बशर्ते इसे स्वतंत्र अभियंता द्वारा प्रमाणित किया गया हो। तीसरे वर्ष के बाद से बीएमसीटीपीएल, निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क के लिए, 1 मार्च तक स्वतंत्र इंजीनियर से उपलब्धि प्रमाण पत्र के साथ निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क प्रस्ताव को प्रस्तुत करेगा और यह प्राधिकरण, 20 मार्च तक निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क आगामी वित्तीय वर्ष से प्रभावी होने के लिए अधिसूचित करेगा।

10.8. इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित निष्पादन मानकों के पीपीपी ऑपरेटर द्वारा पूरे न करने के बारे में किसी भी शिकायत की स्थिति में, वह प्राधिकरण को प्रतिवेदन दे सकता है। प्राधिकरण इसके बाद, प्रतिवेदन की जांच करेगा और इसके बारे में अपने निर्णय की जानकारी जेएनपीटी को प्रदान करेगा। जेएनपीटी संबंधित रियायत समझौते के प्रावधानों के अनुसार निष्कर्ष पर आवश्यक कार्रवाई करने के लिए बाध्य होगा।

10.9. बीएमटीपीएल इस प्राधिकरण को, कार्गो यातायात जहाज बर्थ दिवस उत्पादन, जहाजों के औसत बदलाव का समय, औसत पूर्व-वेरंग इंतजार करने की समय के साथ-साथ बर्थ पर आवाजाही और प्रशुल्क के बारे में त्रैमासिक रिपोर्ट, प्रस्तुत करेगा। इसके अलावा, कंटेनरों के लिए प्रति क्रेन घंटे की औसत चाल पर तिमाही रिपोर्ट भी उपलब्ध कराई जाएगी और औसतन रहने का समय होगा। तिमाही रिपोर्ट प्रत्येक तिमाही के अंत के एक महीने के भीतर बीएमटीटीपी द्वारा प्रस्तुत की जाएगी। इस प्राधिकरण द्वारा आवशक कोई भी अन्य जानकारी समय-समय पर उन्हें प्राधिकरण को प्रस्तुत करनी होगी।

10.10. अगर कोई सवाल उठता है कि दरों के स्केल के स्पष्टीकरण या व्याख्या और शर्तों के बयान के मामले में, मामले को इस प्राधिकरण के पास भेजा जाएगा और इस संबंध में प्राधिकरण का निर्णय बीएमसीटीपीएल पर बाध्यकारी होगा।

10.11. प्राधिकरण बीएमटीपीपीएल के वास्तविक निष्पादन पर निगरानी रखेगा। अगर सेवा की गुणवत्ता के बारे में कोई शिकायत प्राप्त होती है, तो यह प्राधिकरण इस तरह के आरोपों की जांच करेगा और इसके निष्कर्ष जेएनपीटी को भेज देगा। अगर बीएमसीटीपीएल के खिलाफ कोई कार्रवाई की जानी है, तो जेएनपीटी प्रासंगिक रियायत समझौते के प्रावधानों के अनुसार उचित कार्रवाई शुरू करेगी।

11. यह प्राधिकरण अपनी वेबसाइट पर बीएमसीटीपीएल से प्राप्त सभी सूचनाओं को प्रकाशित करेगा। हालांकि, यह प्राधिकरण बीएमसीटीपी से अनुरोध पर विचार करेगा कि वह कुछ डेटा / सूचना प्रस्तुत नहीं करे जो व्यावसायिक रूप से संवेदनशील हो। इस तरह के अनुरोधों के साथ उनके राजस्व / संचालन पर संभावित प्रतिकूल प्रभाव के संबंध में डेटा / सूचना के वाणिज्यिक संवेदनशीलता और प्रकाशन पर विवरण विस्तृत औचित्य के साथ होना चाहिए। इस संबंध में इस प्राधिकरण का निर्णय अंतिम होगा।

टी. एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)

[विज्ञापन-III /4/असा. /379/17]

अनुलग्नक - I

भारत मुंबई कंटेनर टर्मिनल प्राईवेट लिमिटेड

दरमान

अध्याय 1 परिभाषाएं और सामान्य निबंधन एवं शर्तें

1.1. परिभाषाएं -सामान्य

- (i). "तटीय पोत" का अर्थ पोत परिवहन महानिदेशक/सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी वैध तटीय लाइसेंस वाला भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी अन्य पत्तन अथवा स्थान के बीच व्यापार में विशेष रूप से लगाया गया पोत होगा।
- (ii). "विदेशगामी कंटेनर" का अभिप्राय तटीय पोत से इतर किसी अन्य पोत से है।
- (iii). "पूर्ण भार कंटेनर" (एफ सी एल) का अभिप्राय है- एक ही आयातक या निर्यातक से संबंधित कार्गो वाला कंटेनर।
- (iv). "न्यून-भार कंटेनर" (एलसीएल) अर्थात् एक से अधिक आयातकों/निर्यातकों से संबंधित कम-कम कार्गो मात्रा वाला कंटेनर।
- (v). "जोखिमपूर्ण कंटेनर" अन्तर-राष्ट्रीय मरीन टाइम्स आर्गनाइजेशन (आईएमओ) द्वारा यथा वर्गीकृत जोखिमपूर्ण माल वाला कंटेनर।
- (vi). "आयात कंटेनर" का अभिप्राय है एक पोत से उतारा हुआ, कंटेनर यार्ड में भंडारित और सड़क या रेल मार्ग से बाहर भेजा गया कंटेनर।
- (vii). "निर्यात कंटेनर" का अभिप्राय है सड़क या रेल मार्ग से आया हुआ, तथा कंटेनर यार्ड में भंडारित और निर्धारित पोत पर लादा गया कंटेनर।
- (viii). "पत्तन क्षेत्र" का अभिप्राय कस्टम बाउंड क्षेत्र/पत्तन के 'पत्तन प्रचालन क्षेत्र' से है।
- (ix). "सामान्य कंटेनर" का अभिप्राय सामान्य किस्म का कंटेनर जिसे तत्पश्चात् विशेष श्रेणी में न रखा गया हो।
- (x). "प्रशीतन कंटेनर" अर्थात् वांछित तापमान बनाए रखने के लिए बिजली आपूर्ति के प्रावधानों के साथ सामान को ढोने के लिए प्रयुक्त प्रशीतित कंटेनर।
- (xi). "जोखिमपूर्ण कंटेनर" अन्तर-राष्ट्रीय मरीन टाइम्स आर्गनाइजेशन (आईएमओ) द्वारा यथा वर्गीकृत जोखिमपूर्ण माल वाला कंटेनर।
- (xii). "ट्रांसशिपमेंट कंटेनर" का अभिप्राय उस कंटेनर से होगा जिसे एक पोत से उतारा गया हो भंडारण यार्ड में भंडारित किया गया हो और अन्य पोत के माध्यम से भेजा गया हो।
- (xiii). "अति आयामीय कंटेनर" अर्थात् मानक कंटेनरों के सामान्य आकार से ज्यादा अति आयामीय कार्गो वाला कंटेनर जिसके लिए विशेष डिवाइसों जैसे स्लिंग्स, शेकल्स, लिफ्टिंग वीम आदि की जरूरत होती है। इनमें हुए कंटेनर और ऐसे कंटेनर जिन्हें उठाने के लिए विशेष डिवाइसों की आवश्यकता पड़ती है, भी शामिल हैं।
- (xiv). "शट आउट कार्गो/कंटेनर" अर्थात् एक ऐसा कार्गो/कंटेनर जो प्रेषण हेतु किसी पोत विशेष के लिए लाया जाता है और किन्हीं कारणों से भेजा नहीं जाता है और पत्तन परिसर में पड़ा रहता है।

- (xv). "नगर को वापिस कंटेनर" का अभिप्राय पत्तन में निर्यात हेतु आने वाले परंतु किसी कारण निर्यात न किए जा सकने और नगर को वापस ले जाए जाने वाले कंटेनर से है।
- (xvi). "वियान" का अभिप्राय है 'वैसल आइडेंटिफिकेशन एडवाइस नंबर'।

1.2. सामान्य निबंधन एवं शर्तें

(i). पोत संबंधी प्रभार लगाने के प्रयोजन से श्रेणी में वर्गीकृत करने के लिए "विदेशगामी" अथवा "तटीय" श्रेणी में वर्गीकृत करने के लिए पोत का दर्ज वर्गीकरण निर्णायक घटक होगा, "तटीय अथवा विदेशगामी" जैसा सीमा शुल्क विभाग अथवा पोत परिवहन महानिदेशक द्वारा जारी इसके प्रमाणन में दिया गया होगा, और कार्गो की प्रकृति अथवा उसके उदगम की इस प्रयोजन से कोई प्रासंगिकता नहीं होगी।

(ii). पोत संबंधी प्रभारों(वीआरसी) के लिए पोतों को वर्गीकृत करने की पद्धति :

(क). सामान्य कारोबारी/व्यापारिक लाइसेंसधारी भारतीय ध्वज के किसी विदेशगामी पोत का, सीमा शुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय धावक के रूप में परिवर्तन हो सकता है। प्रथम पत्तन पर सीमा शुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय धावक के रूप में परिवर्तित किए जाने वाले पोत को भारतीय तट पर चलन के लिए, आगे सीमाशुल्क परिवर्तन आदेश की आवश्यकता नहीं होगी।

(ख). विदेशी पताका वाले विदेशगामी पोत का, पोत परिवहन महानिदेशक और सीमा शुल्क परिवर्तन आदेश द्वारा विशिष्ट अवधि के लिए जारी तटीय यात्रा लाइसेंस के आधार पर तटीय धावक के रूप में परिवर्तन हो सकता है।

(iii). तटीय रियायती दरों और विदेशी दरों के लिए पोत संबंधी प्रभारों के मानदंड

- (क). परिवर्तन के ऐसे मामलों में लोड टर्मिनल (लदान टर्मिनल) द्वारा उस समय से तटीय दरें प्रभार्य होंगी जिस समय से पोत तटीय सामान लादना/चढ़ाना शुरू करता है।
- (ख). परिवर्तन के ऐसे मामलों में, तटीय दरें तभी तक प्रभार्य होंगी जब तक पोत भारतीय पत्तन पर आखिरी तटीय कार्गो को उतारने का प्रचालन पूरा करता है। उसके तुरंत बाद उत्तरायी वाले टर्मिनल द्वारा विदेशगामी दरें प्रभार्य हो जाएंगी।
- (ग). पोत परिवहन महानिदेशक से तटीय लाइसेंस प्राप्त एकनिष्ठ भारतीय तटीय पोतों से, तटीय दरों का पात्र होने के लिए कोई अन्य दस्तावेज अपेक्षित नहीं होगा।

(iv). कार्गो संबंधी प्रभारों के लिए तटीय रियायती दरों के मानदंड

(क). वैश्विक और तटीय प्रचालन के लिए जारी समान्य कारोबारी व्यापारिक लाइसेंस धारी भारतीय ध्वज के विदेशगामी भारतीय पोत के लिए, पोत से तट और क्वे से/को, भंडारण यार्ड से/को के लिए घाट भाड़ा सहित, प्रहस्तन कार्य हेतु तटीय दरें, निम्नलिखित के परिप्रेक्ष्य में लागू की जाएंगी:

- (i) तटीय धावक में परिवर्तित और किसी भारतीय पत्तन से किसी अन्य भारतीय पत्तन के लिए तटीय कार्गो ले जाने वाला पोत।
- (ii) तटीय धावक में परिवर्तित नहीं* परंतु किसी भारतीय पत्तन से किसी अन्य भारतीय पत्तन के लिए तटीय कार्गो ले जाने वाला पोत।

*केंद्रीय सीमाशुल्क और सीमा कर बोर्ड के परिपत्र सं. 15/2002-कस्टम दिनांक 25 फरवरी 2002 के अनुसार भारतीय ध्वज वाले विदेशगामी पोत द्वारा, बिना किसी सीमा शुल्क परिवर्तन के एक भारतीय पत्तन से दूसरे भारतीय पत्तन तटीय कार्गो का वहन अनुमत्त है।

(ख). तटीय धावक के रूप में परिवर्तित विदेशी ध्वज वाले पोत के मामलों में, पोत परिवहन महानिदेशालय द्वारा जारी विशिष्ट अवधि के लिए लाइसेंस और सीमा शुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर, तैयार किसी भारतीय पत्तन से किसी अन्य भारतीय पत्तन के लिए संचलन हेतु तटीय कार्गो/ भारित कंटेनर पर कार्गो/कंटेनर के लिए तटीय दरें लागू होंगी।

- (v). पोत संबंधी प्रभार, पोत स्वामियों/स्टीमर एजेंटों पर लगाए जाएंगे।
- (vi). (क). सभी तटीय पोतों के लिए पोत संबंधी प्रभार अन्य पोतों के लिए संबद्ध प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होने चाहिए।
- (ख). सभी तटीय पोतों के लिए कंटेनर संबंधी प्रभार, सामान्य कंटेनर संबंधी प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होने चाहिए।
- (ग). कंटेनर से संबंधित शुल्कों के मामले में रियायत, मिश्रित-बॉक्स दर पर लागू होती है। जहां प्रभार मदवार लगाए जाते हैं, रियायत, पोती-तट स्थानांतरण के लिए सभी प्रासंगिक शुल्कों पर होगी, और भंडारण यार्ड से क्वे/से ट्रेफिक यार्ड को/से के साथ-साथ कार्गो और कंटेनरों पर घाटियों के स्थानांतरण के लिए होगी।
- (घ). इस रियायत के प्रयोजन के लिए, विदेशी पत्तन से भारतीय पोर्ट'क' पर पहुंचने वाले कंटेनर जिसे बाद में बाद में भारतीय पोर्ट'ख' परिवहन के लिए अंतरित किया जाएगा को भी अपनी तटीय यात्रा के लिए संबंधित शुल्क के रूप में प्रवेश के लिए योग्य होगा। दूसरे शब्दों में, भारतीय पत्तनों से/को तटीय यात्रा करने की अनुमति वाले पोतों द्वारा कार्गो / कंटेनरों के वहन के लिए रियायत की अनुमति होगी।
- (ङ). तटीय कंटेनरों / पोतों हाजों के प्रभार भारतीय रुपए में अंकित और एकत्र किए जाएंगे।
- (vii). विलंबित भुगतान/वापसियों पर ब्याज :**
- (क). उपयोक्ता, इन दरमानों के तहत विलंबित भुगतानों पर दंडात्मक ब्याज का भुगतान करेगा। उसी प्रकार, पत्तन विलंबित वापसियों पर दंडात्मक ब्याज का भुगतान करेगा।
- (ख). दंडित ब्याज की दर भारतीय स्टेट बैंक (एसबीआई) की प्राईम लेंडिंग दर से 2 प्रतिशत अधिक होगी। दंडित ब्याज प्रचालक और पोर्ट उपयोक्ता दोनों पर समान रूप से लागू होगा।
- (ग). धन वापसी में देरी, सेवाओं के पूरा होने के या उपभोगकर्ताओं से सभी जरूरी दस्तावेजों को लेने के 20 दिन बाद, जो कोई भी बाद में हो, से संगणित किया जायेगा।
- (घ). उपभोक्ता द्वारा भुगतान में विलंब की गिनती, प्रचालक द्वारा बिल के पेश करने की तिथि से 10 दिन बाद से आरंभ हो जाएगी लेकिन यह प्रावधान उन स्थितियों में लागू नहीं होगा जिनमें महापत्तन न्यास अधिनियम के अनुसार प्रभार का भुगतान सेवाएं लेने से पहले/पत्तन की संपत्ति का प्रयोग और/ या इन दरमानों में प्रभारों का अग्रिम भुगतान करने का उल्लेख दरमानों की शर्त के रूप में किया गया है
- (viii). गणित किए गए सभी प्रभार प्रभारित बिल के कुल योग के अगले उच्चतर पूर्णांक रुपये तक शून्यांक किए जाएंगे।
- (ix). (क). दरमानों में निर्धारित दरें अधिकतम सीमा स्तर की हैं और इसी प्रकार छूट और रियायतें भी निम्नतम स्तर की हैं। कोचीन पत्तन न्यास, यदि चाहे तो, निम्नतर दर या उच्चतर छूट/ रियायत नियत कर सकता है।
- (ख). प्रचालक, यदि चाहे तो निर्धारित शर्तों को दरमानों में निर्धारित दरों को लागू करने संबंधी अधिशासित करने वाली शर्तों को तर्कसंगत (रेशनलाईज) कर सकता है यदि ऐसा करने से प्रयोक्ता को प्रति इकाई दर में कोई राहत मिलती है और दरमानों में निर्धारित प्रति इकाई दरें अधिकतम सीमा स्तर से अधिक नहीं होती हैं। बशर्ते कि प्रचालक ऐसी निम्नतम दरों को और/या ऐसी दरों को लागू करने की शर्तों को तर्कसंगत बनाने को सार्वजनिक रूप से अधिसूचित करेगा। उपर्युक्त में किए जाने वाले प्रत्येक बदलाव को भी अधिसूचित करता रहेगा, बशर्ते निर्धारित नई दरें प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित दरों से अधिक न हों।
- (x). उपयोक्ता को प्रचालक के कारण होने वाले किसी भी विलंब के लिए प्रभार नहीं देना होगा।

अध्याय - II पोत संबंधी प्रभार**2. बर्थ किराया प्रभार अनुसूची**

क्रम सं.	विवरण	दर प्रति जीआरटी प्रति घंटा या उसका कोई अंश (रु.)	
		विदेशी पोत	तटीय पोत
1	बर्थ में आने पर बर्थ किराया	1.670	1.001

टिप्पणियाँ

- (i). पोतों को कार्गो ऑपरेशन के पूरा होने के बाद दंडात्मक बर्थ किराया प्रभारों आकर्षित किए बिना 2 घंटे तक बर्थ पर खड़ा रहने की अनुमति होगी।
- (ii). सभी पोतों के बर्थ में लगने के 1 घंटे के भीतर कार्गो के संचालन कार्य शुरू करना होगा, जिसमें विफल होने पर नीचे (iv).पर दिए गए अनुसार दंडात्मक बर्थ किराया शुल्क लगाया जाएगा
- (iii). टर्मिनल सुविधाओं पर काम करने के लिए तैयार नहीं होने के कारण टर्मिनल पर अकार्यपूर्ण स्थिति होने पर, यद्यपि, टर्मिनल आपरेशन के लिए तैयार है, नीचे नोट (iv).में निर्धारित दंड बर्थ किराया प्रभारों लागू हो जाएंगे। दंड बर्थ किराया प्रभारों लगाने का अर्थ होगा - कार्गो हैंडलिंग संचालन में किसी भी कारण दो घंटे से अधिक समय निलंबन / कार्य का रुक जाना।
- (iv). 2 घंटे के बाद बर्थ किराया प्रभारों के लिए अतिरिक्त दंडात्मक बर्थ किराया शुल्क लगाया जाएगा:

क्रम सं.	विवरण	दर प्रति जीआरटी
1	6 घंटे तक	रु. 13.56
2	6 घंटे से अधिक परंतु 12 घंटे से कम	रु. 20.33
3	12 घंटे से अधिक	रु. 40.66

- (v). टर्मिनल या पत्तन पर प्रतिकूल ज्वार की स्थिति या खराब मौसम और बारिश के कारण पोत पर अकार्यपूर्ण स्थिति होने पर जिसके परिणामस्वरूप कार्य रुक जाता है तो, दंडनीय बर्थ किराया शुल्क लागू नहीं होगा।
- (vi). (क). समय की एक सीमा होगी जब बर्थ किराया लागू नहीं होगा; बर्थ किराया पोत द्वारा तत्परता का संकेत देने के समय के 4 घंटे बाद बंद हो जाएगा। बर्थ किराया की समाप्ति के लिए निर्धारित 4 घंटे की समय सीमा अनुकूल ज्वार की स्थिति या खराब मौसम के कारण या रात्रि नौचालन सुविधाओं की अनुपस्थिति के कारण पोत की प्रतीक्षा अवधि में शामिल नहीं किया जाएगा।
- (ख). झूठे संकेत के लिए एक दिन के बर्थ किराया प्रभार के बराबर " बर्थ किराया दंड " होगा।
- (ग). पोत के मास्टर/एजेंट तैयार होने के बारे में केवल अनुकूल ज्वार और मौसम की स्थिति के अनुसार, विफल होने का संकेत देगा।
- (घ). बर्थ किराया की समाप्ति के निर्धारित 4 घंटे की समय सीमा में प्रतिकूल ज्वारीय स्थितियों की प्रतीक्षा अवधि को शामिल नहीं होगी।
- (vii). जब एक पोत पत्तनीय उपकरण या बिजली की विफलता, ऑपरेटर की ओर से होने वाले किसी भी अन्य कारण से बर्थ पर खड़ा हो जाएगा तो उस अवधि के लिए बर्थ किराया प्रभार नहीं लगाए जाएंगे।

अध्याय III - कंटेनरों और कंटेनरों में कार्गो हेतु प्रदत्त सेवाओं के प्रभार**सामान्य निबंधन एवं शर्तें**

- (i). मूल रूप से ट्रांसशिपमेंट कंटेनर के रूप में घोषित एक कंटेनर, जो बाद में रेल या सड़क द्वारा ले जाया जाता है, एक ट्रांसशिपमेंट कंटेनर के रूप में इसकी पहचान समाप्त कर दी जाएगी और इसे एक सामान्य आयात कंटेनर माना जाएगा और

यथा लागू शुल्क देय होंगे।

- (ii). टैरिफ के प्रयोजन के लिए 20' तक के कंटेनर को एक टीईयू (बीस इक्विटी यूनिट) और 40' से अधिक के कंटेनर को एक एफईयू (चालीस इक्विटी यूनिट) के रूप में माना जाएगा।
- (iii). लंबाई में 20' से अधिक और 40 फुट तक लंबे कंटेनरों के लिए सभी शुल्क, निर्धारित शुल्कों का 150 प्रतिशत होगा।
- (iv). मानक आकार के अलावा, विशेष उपकरणों / स्लिंग / हैंडलिंग की आवश्यकता वाले अन्य कंटेनर्स से, लागू दरों का दो गुणा प्रभार लिया जाएगा। ऐसे कंटेनरों में क्षतिग्रस्त कंटेनर और विशेष उपकरणों की आवश्यकता वाले कंटेनर भी शामिल होंगे।

3.1. कंटेनरों के प्रहस्तन और संचलन के लिए प्रभार:

कंटेनर के प्रहस्तन और संचलन हेतु पत्तन से आने/जाने वाले कंटेनरों और कंटेनराईज्ड कार्गो के लिए दी जाने वाली सेवाओं के लिए पोत परिवहन लाइन या पोतों के एजेंटों के द्वारा निम्नलिखित समेकित प्रभार देय होंगे।

क. सामान्य कंटेनर

क्रमसं.	विवरण	दर प्रति टीईयू (रूपयों में)			
		विदेशी कंटेनर		विदेशी कंटेनर	
		लदे हुए	लदे हुए	लदे हुए	लदे हुए
1.	पोत से कंटेनर यार्ड या व्युत्क्रम में	4034.05	3258.28	2420.43	1954.97
2.	कंटेनर यार्ड से रेलवे फ्लैट या व्युत्क्रम में (आईसीडी कंटेनर-रेल)	2017.03	2017.03	2017.03	2017.03
3.	कंटेनर यार्ड से ट्रक या व्युत्क्रम में (सीधी प्रदायगी और निर्यात आवक)	620.63	620.63	620.63	620.63

ख. रीफर कंटेनर

क्रमसं.	विवरण	दर प्रति टीईयू (रूपयों में)			
		विदेशी कंटेनर		विदेशी कंटेनर	
		लदे हुए	खाली	लदे हुए	खाली
1.	पोत से कंटेनर यार्ड या व्युत्क्रम में	4034.05	3258.28	2420.43	1954.97
2.	कंटेनर यार्ड से रेलवे फ्लैट या व्युत्क्रम में (आईसीडी कंटेनर-रेल)	2017.03	2017.03	2017.03	2017.03
3.	कंटेनर यार्ड से ट्रक या व्युत्क्रम में (सीधी प्रदायगी और निर्यात आवक)	620.63	620.63	620.63	620.63

ग. जोखिम भरे कंटेनर

क्रम सं.	विवरण	दर प्रति टीईयू (रूपयों में)	
		विदेशी कंटेनर	तटीय कंटेनर
		लदे हुए	लदे हुए
1.	पोत से कंटेनर यार्ड या व्युत्क्रम में	5043.48	3026.46
2.	कंटेनर यार्ड से रेलवे फ्लैट या व्युत्क्रम में (आईसीडी कंटेनर-रेल)	2520.84	2520.84
3.	कंटेनर यार्ड से ट्रक या व्युत्क्रम में (सीधी प्रदायगी और निर्यात आवक)	775.78	775.78

घ. ट्रांसशिपमेंट कंटेनर

क्रम सं.	विवरण	दर प्रति टीईयू (रूपयों में)			
		विदेशी कंटेनर		तटीय कंटेनर	
		लदे हुए	खाली	लदे हुए	खाली
1.	1 - 3000 टीईयू	4654.68	4034.05	2792.81	2420.42
2.	3001 - 6000 टीईयू	4344.37	3723.76	2606.62	2234.25
3.	6001 - 9000 टीईयू	4034.05	3413.43	2420.42	2048.06
4.	तत्पश्चात	3723.76	3103.12	2234.25	1861.88

नोट:

- (1). दर, पोत परिवहन या एजेंटों द्वारा उसी वित्तीय वर्ष में गणित कुल टीईयू पर आधारित है।
- (2). मूल रूप से ट्रांसशिपमेंट कंटेनर के रूप में घोषित एक कंटेनर, जो बाद में रेल या सड़क द्वारा ले जाया जाता है, इसे खोला जाएगा एक ट्रांसशिपमेंट कंटेनर के रूप में अपनी पहचान खो देगा और इसे एक सामान्य आयात कंटेनर माना जाएगा और उस पर निर्धारित यथा निर्धारित शुल्क लागू होंगे।

ड. बड़े आयाम वाले कार्गो कंटेनर

क्रम सं.	विवरण	दर प्रति टीईयू (रूपयों में)			
		विदेशी कंटेनर		विदेशी कंटेनर	
		लदे हुए	खाली	लदे हुए	खाली
1.	पोत से कंटेनर यार्ड या व्युत्क्रम में	8068.12	6516.55	4840.87	3909.92
2.	कंटेनर यार्ड से रेलवे फ्लैट या व्युत्क्रम में (आईसीडी कंटेनर-रेल)	4034.05	4034.05	4034.05	4034.05
3.	कंटेनर यार्ड से ट्रक या व्युत्क्रम में (सीधी प्रदायगी और निर्यात आवक)	1241.25	1241.25	1241.25	1241.25

नोट: ऊपर दिए गए समेकित शुल्क में निम्नलिखित तत्व शामिल हैं, जैसे पोतीय का उपयोग, ट्रांसफर क्रेन का उपयोग, कंटेनरों के टेयर वजन पर घाट भाड़ा, कंटेनरीकृत कार्गो पर घाट भाड़ा, परिवहन और रेलवे की बुनियादी संरचना के प्रति योगदान।

3.2. पत्तन परिसर में पड़े हुए/भंडारित कंटेनरों के लिए पड़ाव-अवधि प्रभार:

क्रम सं.	विवरण	दर प्रति कंटेनर प्रति दिन या उसका कोई अंश (रु.)		
		लंबाई : 20' तक	लंबाई : 20' से 40' तक	लंबाई -40 फुट से अधिक
1	गैर आईसीडी/सीएफएस आयात - लदे हुए			
	प्रथम 2 दिन	निशुल्क	निशुल्क	निशुल्क
	3-6दिन	493.31	986.61	1479.92

	7-9दिन	586.82	1173.63	1760.44
	10-12दिन	697.95	1395.90	2093.84
	13-15दिन	829.40	1658.82	2488.20
	16-18दिन	985.26	1970.51	2955.77
	19-22दिन	1172.28	2344.56	3516.83
	23-26दिन	1394.54	2789.08	4183.61
	27-30दिन	1657.45	3314.91	4972.36
	तत्पश्चात्	1971.86	3943.73	5915.60
2	गैर आईसीडी/सीएफएस आयात- खाली			
	प्रथम 2 दिन	निशुल्क	निशुल्क	निशुल्क
	3-6दिन	493.31	986.61	1479.92
	7-9दिन	586.82	1173.63	1760.44
	10-12दिन	697.95	1395.90	2093.84
	13-15दिन	829.40	1658.82	2488.20
	16-18दिन	985.26	1970.51	2955.77
	19-22दिन	1172.28	2344.56	3516.83
	23-26दिन	1394.54	2789.08	4183.61
	27-30दिन	1657.45	3314.91	4972.36
	तत्पश्चात्	1971.86	3943.73	5915.60
3	गैर-आईसीडी/सीएफएस निर्यात-लदे हुए			
	प्रथम 3 दिन	निशुल्क	निशुल्क	निशुल्क
	4-6दिन	493.31	986.61	1479.92
	7-9दिन	586.82	1173.63	1760.44
	10-12दिन	697.95	1395.90	2093.84
	13-15दिन	829.40	1658.82	2488.20
	16-18दिन	985.26	1970.51	2955.77
	19-22दिन	1172.28	2344.56	3516.83
	23-26दिन	1394.54	2789.08	4183.61
	27-30दिन	1657.45	3314.91	4972.36
	तत्पश्चात्	1971.86	3943.73	5915.60

4	गैर आईसीडी/सीएफएस निर्यात- खाली			
	प्रथम 3 दिन	निशुल्क	निशुल्क	निशुल्क
	4-6दिन	493.31	986.61	1479.92
	7-9दिन	586.82	1173.63	1760.44
	10-12दिन	697.95	1395.90	2093.84
	13-15दिन	829.40	1658.82	2488.20
	16-18दिन	985.26	1970.51	2955.77
	19-22दिन	1172.28	2344.56	3516.83
	23-26दिन	1394.54	2789.08	4183.61
	27-30दिन	1657.45	3314.91	4972.36
	तत्पश्चात	1971.86	3943.73	5915.60
5	सीएफएस आयात- लदे हुए - सड़क मार्ग द्वारा संचलित			
	प्रथम 2 दिन	निशुल्क	निशुल्क	निशुल्क
	3-6दिन	493.31	986.61	1479.92
	7-9दिन	586.82	1173.63	1760.44
	10-12दिन	697.95	1395.90	2093.84
	13-15दिन	829.40	1658.82	2488.20
	16-18दिन	985.26	1970.51	2955.77
	19-22दिन	1172.28	2344.56	3516.83
	23-26दिन	1394.54	2789.08	4183.61
	27-30दिन	1657.45	3314.91	4972.36
	तत्पश्चात	1971.86	3943.73	5915.60
6	सीएफएस आयात- खाली -सड़क मार्ग द्वारा संचलित			
	प्रथम 2 दिन	निशुल्क	निशुल्क	निशुल्क
	3-6दिन	493.31	986.61	1479.92
	7-9दिन	586.82	1173.63	1760.44
	10-12दिन	697.95	1395.90	2093.84
	13-15दिन	829.40	1658.82	2488.20
	16-18दिन	985.26	1970.51	2955.77
	19-22दिन	1172.28	2344.56	3516.83

	23-26दिन	1394.54	2789.08	4183.61
	27-30दिन	1657.45	3314.91	4972.36
	तत्पश्चात्	1971.86	3943.73	5915.60
7	सीएफएस निर्यात लदे हुए-सड़क मार्ग द्वारा संचलित			
	प्रथम 3 दिन	निशुल्क	निशुल्क	निशुल्क
	4-6दिन	493.31	986.61	1479.92
	7-9दिन	586.82	1173.63	1760.44
	10-12दिन	697.95	1395.90	2093.84
	13-15दिन	829.40	1658.82	2488.20
	16-18दिन	985.26	1970.51	2955.77
	19-22दिन	1172.28	2344.56	3516.83
	23-26दिन	1394.54	2789.08	4183.61
	27-30दिन	1657.45	3314.91	4972.36
	तत्पश्चात्	1971.86	3943.73	5915.60
8	सीएफएस निर्यात- खाली -सड़क मार्ग द्वारा संचलित			
	प्रथम 3 दिन	निशुल्क	निशुल्क	निशुल्क
	4-6दिन	493.31	986.61	1479.92
	7-9दिन	586.82	1173.63	1760.44
	10-12दिन	697.95	1395.90	2093.84
	13-15दिन	829.40	1658.82	2488.20
	16-18दिन	985.26	1970.51	2955.77
	19-22दिन	1172.28	2344.56	3516.83
	23-26दिन	1394.54	2789.08	4183.61
	27-30दिन	1657.45	3314.91	4972.36
	तत्पश्चात्	1971.86	3943.73	5915.60
9	आईसीडी आयात और निर्यात लदे हुए या खाली - रेल द्वारा संचलित			
	प्रथम 5 दिन	निशुल्क	निशुल्क	निशुल्क
	6-15दिन	985.26	1970.51	2955.77
	16-30दिन	1971.86	3943.73	5915.60
	तत्पश्चात्	3943.73	7887.47	11831.21

10	ट्रांसशिपमेंट - लदे हुए			
	प्रथम 15 दिन	निशुल्क	निशुल्क	निशुल्क
	16-30दिन	1971.86	3943.73	5915.60
	तत्पश्चात्	3943.73	7887.47	11831.21
11	ट्रांसशिपमेंट - खाली			
	प्रथम 7दिन	निशुल्क	निशुल्क	निशुल्क
	8-15दिन	1172.28	2344.56	3516.83
	तत्पश्चात्	3943.73	7887.47	11831.21

नोट :

- (1). कंटेनर की कुल भंडारण अवधि की गणना, कंटेनर के आने के दिन से कंटेनर को हटाने / शिपमेंट / वितरण (डिलीवरी) की तिथि के दिन तक और रविवार और छुट्टियों की जाएगी, लेकिन कस्टम अधिसूचित अवकाश और पोर्ट गैर-कार्य दिवसों को शामिल नहीं जाएगा।
- (2). ट्रांसशिपमेंट कंटेनर, बाद में कंटेनर फ्रेट स्टेशन को प्रेषण की पद्धति या डिस्ट्रिब्यूटिंग/स्टफिंग के लिए स्थानीय रूप से बदलाव बदलते समय मद सं. (iv) में उल्लेखित रियायती पड़ाव-समय का पात्र नहीं होगा। इस तरह के कंटेनर के लिए पड़ाव समय प्रभार को मद सं (i) व (ii) में आयात कंटेनर के बराबर किए गए यथा लागू निर्धारण अनुसार वसूल किया जाएगा।
- (3). ट्रांसशिपमेंट कंटेनर के बाद में रेल द्वारा आईसीडी को प्रेषण की पद्धति में बदलाव के लिए पड़ाव समय प्रभार लगाने के प्रयोजन से अन्य आईसीडी कंटेनर माना जाएगा और ऊपर मद सं. (iv) में दी गई दरों के अनुसार प्रभार्य होगा। ऐसे मामलों में कंटेनर यार्ड को आईसीडी यार्ड को स्थानांतरित करने के लिए अतिरिक्त स्थानांतरण प्रभार लागू होंगे।
- (4). कंटेनर टर्मिनल पर विदेशी पोर्ट से आने वाले और आगे भारतीय पोर्ट पर प्रेषित किए जाने वाले एक कंटेनर पर इसके व्युत्क्रम में एक कंटेनर पर तृतीय यात्रा के लिए विदेशगामी पोर्टों के लिए निर्धारित ट्रांसशिपमेंट प्रभार का 50 प्रतिशत वसूल किया जाएगा और उसका 50 प्रतिशत तृतीय श्रेणी के लिए निर्धारित किया जाएगा।
- (5). सामान्य आयात कंटेनरों के बाद रेलवे द्वारा आईसीडी को प्रेषण के तरीके को बदलना केवल सामान्य आयात कंटेनर पर निशुल्क अवधि लागू होगी। ऐसे मामलों में कंटेनर यार्ड से आईसीडी यार्ड तक के कंटेनर के संलचन के लिए अतिरिक्त स्थानांतरण शुल्क लागू होंगे।
- (6). 'शटआउट' कंटेनर के लिए कुल भंडारण अवधि की गणना उस दिन के दिन से जाएगी जिस दिन से कंटेनर शिपमेंट / डिलिवरी के दिन तक 'शटआउट' हो गया है।
- (7). उच्च और अधिक आयामी कंटेनरों के ऊपर सामान्य लागू शुल्क तीन गुणा प्रभार प्रभार्य होगा।
- (8). जोखिमपूर्ण कंटेनरों पर सामान्य लागू शुल्क का 1.25 गुणा प्रभार लिया जाएगा।
- (9). पत्तन के अंदर कंटेनरों को भरने के मामले में, पड़ाव समय प्रभार या शुल्क निम्नानुसार लागू होगा:
 - (i). भराई करने से पहले, खाली कंटेनरों पर प्रभार, खाली कंटेनरों पर लागू 'पड़ाव अवधि प्रभार' लिया जाएगा।
 - (ii). निर्यात कंटेनरों पर लागू प्रभारों के अनुसार निशुल्क अवधि और पड़ाव अवधि प्रभार की गणना, भराई का कार्य पूरा होने और पत्तन को सूचना देने के दिन के बाद से की जाएगी।

- (10). नीलामी के कंटेनरों के मामले में, नीलामी समाप्त होने के बाद, खाली कंटेनरों पर विगत 'पड़ाव अवधि प्रभार', कंटेनर रिक्तीकरण कार्य पूरा होने के अगले दिन से लागू होगा।
- (11). उस अवधि के लिए भंडारण शुल्क अर्जित नहीं होगा, जिसके दौरान टर्मिनल, टर्मिनलीय कारणों से उपयोगकर्ता के अनुरोध पर भी कंटेनरों का वितरण करने की स्थिति में नहीं है।
- (12). परित्यक्त एफसीएल कंटेनर / शिपर के स्वामित्व वाले कंटेनरों पर भंडारण प्रभार, छोड़ने की सूचना लिखित रूप में मिलने की तारीख तक, या कंटेनर के उतरने के दिन से 75 दिनों तक जो भी पहले हो, लगाए जाएंगे, जो निम्न के अध्याधीन होंगे :
- (i). माल प्राप्तकर्ता परित्याग का एक पत्र किसी भी समय जारी कर सकता है।
 - (ii). अगर कंसाइनी इस तरह के परित्याग पत्र जारी न करने का विकल्प चुनता है, तो कंटेनर एजेंट / एमएलओ भी उस स्थिति के अधीन परित्याग पत्र जारी कर सकता है,
 - (क). लाइन, कार्गो सहित कंटेनर को को अपने कब्जे में ले लेगा या तो इसे वापस लेगा या इसे पोत के परिसर से हटा देगा; और
 - (ख). लाइन, कंटेनर को कब्जे में लेने से पहले कार्गो और कंटेनर पर देय पोर्ट के सभी शुल्क का भुगतान करेगी।
 - (iii). कंटेनर एजेंट / एमएलओ आवश्यक औपचारिकताओं का पालन करेगा और परिवहन और रिक्तीकरण की लागत वहन करेगा। निर्धारित अवधि के भीतर ऐसी कार्रवाई करने में असफल रहने पर, कंटेनर पर भंडारण प्रभार तब तक जारी रखा जाएगा जब तक कि कार्गो के रिक्तीकरण के लिए शिपिंग लाइनों द्वारा सभी आवश्यक कार्रवाई की जाती है।
 - (iv). जहां कंटेनर को कस्टम अधिकारियों द्वारा जब्त कर लिया जाता है / जब्त किया गया है और उसे 75 दिनों की निर्धारित समय सीमा के भीतर खाली नहीं किया जा सकता, कार्गो के कस्टम आदेश जारी होने के दिन से भंडारण शुल्क प्रभार बंद कर दिया जाएगा, बशर्ते लाइनें, आवश्यक औपचारिकताओं का पालन, परिवहन और डी-फिलिंग की लागत को निर्वहन करेंगी। अन्यथा, जब्त / जब्त किए गए कंटेनरों को लाइनों/कनसाइनी द्वारा बंदरगाह परिसर के सीमा शुल्क प्रतिबंधित क्षेत्र में हटा दिया जाना चाहिए और उस मामले में ऐसे लागू भंडारण प्रभार, हटाने के दिन से बंद कर देने चाहिए।

3.3. कंटेनर वाले पोतों को प्रदत्त विविध/ अनूठी सेवाओं के प्रभार:

कंटेनर की सेवाएं प्रदान करने वाली सेवाओं के लिए शुल्क:

क. प्रशीतन मॉनीटरिंग और कनेक्शन

क्रम सं.	विवरण	दर प्रति टीईयू (रूपयों में)			
		विदेशगामी कंटेनर		तटीय कंटेनर	
		लदे हुए	खाली	लदे हुए	खाली
1	बिजली की खपत और प्रशीतन कंटेनरों की मॉनीटरिंग के लिए प्रति 4 घंटे या उसके अतिरिक्त हिस्से के लिए अतिरिक्त शुल्क	302.59	302.59	302.59	302.59

नोट: प्रशीतन कंटेनरों के मामले में भी निर्धारित दर पर अतिरिक्त बिजली शुल्क लागू होगा।

ख. अन्य सेवाएं

क्रम सं.	विवरण	दर प्रति टीईयू (रूपयों में)			
		विदेशगामी कंटेनर		तटीय कंटेनर	
		लदे हुए	खाली	लदे हुए	खाली

1.	कंटेनर को टर्मिनल के भीतर कस्टम निरीक्षण या किसी अन्य उद्देश्य के लिए और डिलीवरी के लिए एक यार्ड से दूसरे यार्ड के लिए स्थानांतरण या बाद में लोडिंग।	2613.21	2613.21	2613.21	2613.21
2.	कस्टम जांच के लिए निर्दिष्ट यार्ड में कंटेनरों को स्टैक करने या पूर्व व्यवस्था द्वारा किसी अन्य उद्देश्य के लिए अतिरिक्त सेवा शुल्क।	307.35	307.35	307.35	307.35

ग. हैच कवर का खोलना और उसे बदलना

क्रम सं.	विवरण	दर प्रति हैच (रु. में)	
		विदेशगामी पोत	तटीय पोत
1	जब यह कवे वे पर रखता है	4539.45	2723.67
2	कवे पर इसे रखने के बिना	1815.51	1089.32

नोट: यदि केवल एक ही ऑपरेशन किया जाता है, तो उपर्युक्त के अनुसार हैच कवर प्रहस्तन प्रभार का आधा प्रभार लागू होगा।

घ. एक हैच से दूसरी हैच को या उसी हैच में

क्रम सं.	विवरण	दर: प्रति टीईयू (रु.)			
		विदेशगामी पोत		तटीय पोत	
		लदा हुआ	खाली	लदा हुआ	खाली
(a).	बिजली की खपत के लिए प्रति घंटे 4 घंटे या उसके अतिरिक्त हिस्से में अतिरिक्त शुल्क वाले कंटेनर की निगरानी	1512.94	1512.94	907.76	907.76
(b).	बिजली की खपत के लिए प्रति घंटे 4 घंटे या उसके अतिरिक्त हिस्से में अतिरिक्त शुल्क वाले कंटेनर की निगरानी	6052.39	6052.39	3631.42	3631.42

अध्याय (1) से (3) के लिए सामान्य नोट्स

- टैरिफ कैप मुद्रास्फीति को 1 जनवरी 2017 और प्रासंगिक वर्ष के 1 जनवरी के बीच थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में भिन्नता के 60% की सीमा तक सूचकांकित किया जाएगा, । टैरिफ कैप का ऐसा स्वचालित समायोजन हर साल किया जाएगा और समायोजित टैरिफ कैप प्रासंगिक वर्ष के 1 अप्रैल से अगले वर्ष के 31 मार्च तक लागू होगा।
- वाणिज्यिक ऑपरेशन (सीओडी) की तारीख से उसी वर्ष के 31 मार्च तक टैरिफ उस वर्ष से संबंधित अधिसूचित संदर्भ टैरिफ तक सीमित होगा, जो कि अधिकतम सीमा होगी। उपरोक्त संदर्भ प्रशुल्क 2013 के दिशानिर्देशों के पैरा 2.2 के

अनुसार प्रत्येक वर्ष सूचकांकन के आधार पर संशोधित किया जाएगा, जैसा, जो संपूर्ण रियायत अवधि के लिए लागू होगा।

हालांकि, बीएमसीटीपीएल संचालन के दूसरे वर्ष से निष्पादन मानक ("निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क ") सहित प्रासंगिक वित्तीय वर्ष के लिए सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क से ऊपर और अधिक, आगामी वित्तीय वर्ष के 1 अप्रैल से कम से कम 90 दिन पहले एक टैरिफ का प्रस्ताव करने के लिए स्वतंत्र होगा। ऐसा निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क प्रासंगिक उस वित्तीय वर्ष के लिए सूचकांकित संदर्भ टैरिफ के 15% से अधिक नहीं होगा (और यह टैरिफ कैप होगा)। निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क आगामी वित्तीय वर्ष के पहले दिन से लागू होगा और पूरे वित्तीय वर्ष के लिए लागू रहेगा।

- (iii). बीएमसीटीपीएल द्वारा परियोजना के रियायत समझौते के तहत नियुक्त स्वतंत्र अभियंता के एक प्रमाण पत्र के साथ इस प्रस्ताव को प्रस्तुत किया जाएगा जिसमें पिछले 12 महीनों प्रचालन के पहले वर्ष में वास्तविक संख्या के महीनों में, जैसी भी स्थिति हो, निष्पादन मानकों की उपलब्धि को दर्शाया जाएगा, जैसा कि रियायत समझौते में शामिल है।
- (iv). निष्पादन मानकों पूरे पाए जाने की स्थिति पर 2013 के टैरिफ दिशानिर्देशों के पैरा 5 के अनुसार यह प्राधिकरण, प्रस्ताव प्राप्त होने के 7 दिन के भीतर जेएनपीटी के मत की मांग करेगा।
- (v) पिछले 12 महीनों में रियायत समझौते में शामिल बीएमसीटीपीएल निष्पादन मानक पूरे न करने की स्थिति में, यह प्राधिकरण आगामी वित्तीय वर्ष के लिए निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क को अधिसूचित करने के प्रस्ताव पर विचार नहीं करेगा और बीएमसीटीपीएल केवल आगामी वित्तीय वर्ष के दौरान, लागू सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क का हकदार होगा।
- (vi) जेएनपीटी के मत पर विचार करने के बाद, यदि यह प्राधिकरण संतुष्ट है कि रियायत करार में शामिल किए गए निष्पादन मानकों पूरे किए गए हैं, तो यह आगामी वित्त वर्ष के 1 अप्रैल से प्रभावी होने के लिए 15 मार्च तक निष्पादन जुड़े टैरिफ को अधिसूचित करेगा।
- (vii) निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क के प्रस्ताव पर विचार करते समय, यह प्राधिकरण निष्पादन मानकों और ऑपरेटर द्वारा इनके अनुपालन पर गौर करेगा। यह प्राधिकरण बीएमसीटीपीएल द्वारा पूरे किए गए निष्पादन मानकों या अन्यथा के आधार पर निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क प्रस्ताव को संस्वीकृत या अस्वीकार करने का निर्णय करेगा। सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क और निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क का निर्धारण, 2013 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के परिशिष्ट में उल्लेखित उदाहरण का अनुपालन करेगा।
- (viii) संचालन के तीसरे वर्ष से, बीएमसीटीपीएल से निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क प्रस्ताव को इस प्राधिकरण द्वारा स्वतः पिछले 12 महीनों की अवधि में निष्पादन मानक पूरा करने के रूप में अधिसूचित किया जाएगा बशर्ते इसे स्वतंत्र अभियंता द्वारा प्रमाणित किया गया हो। तीसरे वर्ष के बाद से बीएमसीटीपीएल, निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क के लिए, 1 मार्च तक स्वतंत्र इंजीनियर से उपलब्धि प्रमाण पत्र के साथ निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क प्रस्ताव को प्रस्तुत करेगा और यह प्राधिकरण, 20 मार्च तक निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क आगामी वित्तीय वर्ष से प्रभावी होने के लिए अधिसूचित करेगा।

अनुलग्नक - II

निष्पादन मानक

निष्पादन मानक

1. बर्थ का कुल निष्पादन

ये मानदंड कंटेनर कार्गो से संबंधित टर्मिनल के निष्पादन (सकल बर्थ आउटपुट) के बारे में हैं। टर्मिनल की क्षमता और बर्थ के सकल निष्पादन का निर्धारण पार्सल के आकार पर निर्भर करता है। उच्च टर्मिनल क्षमता और पार्सल का बड़ा आकार उच्च निष्पादन की ओर अग्रसर करता है। प्रति दिन टीईयू के रूप में मापी गयी बर्थ डे आउटपुट, क्रेनों की संख्या पर निर्भर करती है जो पोत के आकार पर निर्भर होती है। क्रेन का निष्पादन 25 चाल प्रति घंटा हैं।

कुल बर्थ आउटपुट की गणना, एक महीने के दौरान टीईयू के रूप में पोत पर प्रहस्तित (लोड किए गए / अनलोड किए गए) कुल कार्गो के पोत से टर्मिनल पर बिताए गए समय अर्थात् बर्थ में कार्य दिवसों की संख्या से विभाजित करके की जाएगी। पोत घंटों से कार्य दिवसों की संख्या का निर्धारण करते समय, कुल घंटों से 4 घंटों का बर्थ अनुमत्त समय घटा दिया जाएगा।

वर्ध की सकल आउटपुट के लिए विभिन्न श्रेणियों के कार्गो के लिए संकेत मानदंड निम्नानुसार हैं:

कार्गो वर्ग	सांकेतिक मानक
कंटेनर	
(मुख्य लाईन पोत)	25 चाल प्रति घंटा प्रति क्रेन
(फीडर पोत)	17 चाल प्रति घंटा

निर्धारित मानदंड पूरा न करने की स्थिति में महत्व/प्रभाव : - 0.6

2. ट्रांजिट संग्रहण पड़ाव समय:

कंटेनर के लिए ट्रांजिट संग्रहण समय का मतलब वह कुल समय है जिसके लिए कंटेनर टर्मिनल में रहता है। महीने के दौरान उस टर्मिनल पर कंटेनरों के लिए प्रत्येक की ट्रांजिट संग्रहण ठहराव समय की गणना औसत के रूप में की जाएगी और कंटेनरों की संख्या से विभाजित प्रहस्तित कंटेनर के ट्रांजिट भंडारण का योग होगा। आगे स्पष्ट किया जाता है कि पोत से एक कंटेनर को उतारने से लेकर कंटेनर टर्मिनल के आउट गेट तक छोड़ने तक यह आयात बॉक्स के लिए कुल ट्रांजिट स्टोरेज टाइम है। निर्यात के मामले में कंटेनर के टर्मिनल में प्रवेश के समय और तारीख से किसी जहाज पर लाने के समय और तारीख तक भंडारण का समय होगा। आईसीडी कंटेनर सहित प्रत्येक कंटेनर के संबंध में डिस्चार्ज, गेट-इन, गेट-आउट और लदान के समय का विवरण बनाए रखना होगा।

सीमा शुल्क या किसी भी सरकारी प्राधिकरण द्वारा हिरासत में लिया लावारिस या कोई भी कार्गो शामिल नहीं किया जाएगा।

ट्रांजिट संग्रहण ठहराव समय:	
- आयात कंटेनर (टर्मिनल में)	3 दिन सड़क मार्ग द्वारा और 7 दिन रेल मार्ग द्वारा
- निर्यात कंटेनर (टर्मिनल में)	5 दिन सड़क मार्ग द्वारा और 7 दिन रेल मार्ग द्वारा

निर्धारित मानदंड पूरा न करने की स्थिति में महत्व/प्रभाव : - 0.3

3. प्राप्ति / वितरण के संचालन के लिए टर्न अराऊंड समय:

एक माह में प्राप्ति / वितरण संचालन के लिए टर्न अराऊंड समय, माल के लोड / अनलोडिंग के लिए लिये गये समय को नियोजित ट्रकों / ट्रेलरों / रैक से विभाजित करके जैसा भी मामला हो तय किया जाएगा। इसके अलावा, एक ही प्रविष्टि यदि ट्रक / ट्रेलर / रैक टर्मिनल में पर उतराई और लोडिंग कार्य करता है, तो उन ट्रकों / ट्रेलरों / रैकों के लिए आवंटित समय दोगुना किया जाएगा।

क.	i) कंटेनरों के लिए ट्रेलर (सिंगल ऑपरेशन)	2 घंटे
	(ii) कंटेनर के लिए ट्रेलर (डबल ऑपरेशन)	4 घंटे
ख.	(i) आईसीडी कंटेनरों के लिए रैक (सिंगल ऑपरेशन)	6 घंटे
	(ii) आईसीडी कंटेनरों के लिए रैक (डबल ऑपरेशन)	12 घंटे

निर्धारित मानदंड पूरा न करने की स्थिति में महत्व/प्रभाव : - 0.1

निष्पादन मूल्यांकन और परिसमापन क्षति की गणना: -

रियायतग्राही/ और या रियायतग्राही के के रिकार्ड और/या रियायत प्रदान करने वाले प्राधिकरण द्वारा की गई जांच की प्रस्तुत रिपोर्ट की तिसाही समीक्षा समीक्षा की जाएगी। रियायतग्राही, प्रत्येक 10 प्रतिशत की कमी पर संबंधित तिसाही के लिए 01 प्रतिशत की दर निर्धारित परिसमापन क्षति का भुगतान करेगा जिसे निम्न पद्धति से आकलित किया जाएगा।

प्रत्येक निष्पादन मानक की ऊपर बताए गए तरीके से औसतन गणना की जाती है। मानक के मुकाबले वास्तविक औसत निष्पादन का मूल्यांक निर्धारित मानकों के अनुसार किया किया जाएगा। कमी की गणना निर्धारित मानक के प्रतिशत के रूप में की जाएगी। प्रत्येक प्रदर्शन मानक के संबंध में कमी के कारण उसे एक महत्व दिया जाएगा। प्रत्येक मानदंडों के संबंध में औसत निष्पादन में कुल कमी का आकलन भारित (वेटिड) शॉर्टफॉल के कुल के रूप में किया जाएगा। उदाहरण के लिए, अगर सकल बेर्थ आउटपुट में एक्स% की कमी है, ट्रांजिट स्टोरेज डबल टाइम्स की y% की कमी है और रसीद / डिलिवरी ऑपरेशन के लिए जेड% की कमी है और ऐसी कमी को दी गई वेटेज क्रमशः 0.6 है, तो 0.3 और 0.1 है तो औसत प्रदर्शन में समग्र कमी होगी $-(0.6x + 0.3y + 0.1z)\%$

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS**NOTIFICATION**

Mumbai, the 1st January, 2018

No. TAMP/71/2017-BMCTPL.—In exercise of the powers conferred by Sections 48, 49 and 50 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from M/s. Bharat Mumbai Container Terminal Private Limited (BMCTPL) for notification of the Scale of Rates for the 4th Container terminal developed on Design, Build, Finance, Operate and Transfer (DBFOT) basis under PPP model at Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT).

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS**Case No. TAMP/71/2017-BMCTPL**

M/s Bharat Mumbai Container Terminal Private Limited - - - - Applicant

QUORUM:

- (i). Shri. T.S. Balasubramanian, Member (Finance)
- (ii). Shri. Rajat Sachar, Member (Economic)

ORDER

(Passed on this 27th day of December 2017)

This case relates to the proposal received from M/s. Bharat Mumbai Container Terminal Private Limited (BMCTPL) for notification of the Scale of Rates for the 4th Container terminal developed on Design, Build, Finance, Operate and Transfer (DBFOT) basis under PPP model at Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT).

2.1. It may be recalled that this Authority has passed an Order No. TAMP/40/2008-JNPT dated 25 February 2009 fixing upfront tariff for the Container Terminal to be developed at JNPT, based on guidelines for upfront tariff setting for PPP Projects at Major Port Trust, 2008.

2.2. Subsequently, based on the stipulations contained in the Reference Tariff Guidelines of 2013, the JNPT in August 2013 had submitted a proposal for fixation of Reference tariff for the 4th container terminal at JNPT, by adopting the upfront tariff fixed in respect of the container terminal at JNPT in the year 2009. Accordingly, this Authority vide its Order No. TAMP/29/2013-JNPT dated 13 August 2013 has approved the Reference tariff for the 4th Container Terminal at JNPT.

2.3. The JNPT has entered into a Concession Agreement with BMCTPL on 06 May 2014 for development of 4th container terminal at JNPT on Design, Build, Finance, Operate and Transfer (DBFOT) basis. The Concession Agreement includes the extract of Tariff Notification appended as Appendix-12 to the Concession Agreement.

3. In this backdrop, the BMCTPL vide its letter dated 25 September 2017 has made the following submissions:

- (i). Approval is sought for fixation of Reference tariff for the period from 01 April 2017 to 31 March 2018.
- (ii). The equalized rates for containers moving by rail and road fixed by TAMP vide its Order no. TAMP/15/2017-JNPT dated 03 April 2017 has also been incorporated in the tariff schedule.
- (iii). Charges for special services provided to customers has also been incorporated in the tariff schedule.
- (iv). Indexation factor as announced by TAMP has been considered to determine the rates for 2017.

4.1. A copy of BMCTPL's proposal dated 25 September 2017 was forwarded to the Licensor Port JNPT vide our letter dated 09 October 2017 requesting JNPT to furnish its comments on the proposal made by BMCTPL including draft Scale of Rates. The JNPT was also requested to indicate the date/ likely date of commencement of commercial operation by the BMCTPL at the facility and was also requested to furnish a copy of the Completion Certificate issued by the Independent Engineer and a copy of the License Agreement entered between JNPT and BMCTPL.

4.2. Simultaneously, the BMCTPL was requested vide our letter dated 09 October 2017 to indicate the date/ likely date of commencement of commercial operation at the facility and to furnish the copy of the Completion Certificate issued by the Independent Engineer.

5.1. After a reminder dated 10 November 2017, the JNPT vide its letter dated 18 November 2017 has furnished the copy of the Concession Agreement dated 06 May 2014, entered into by it with BMCTPL and has made the following submissions:

- (i). The JNPT has entered into a Concession Agreement with BMCTPL for development of 4th container terminal at JNPT on Design, Build, Finance, Operate and Transfer (DBFOT) basis.
- (ii). The phase – I is expected to be completed on 22 December 2017.
- (iii). With regard to notification of tariff, the following is submitted:
 - (a). Annexure – 3 – regarding 'Special services provided to customers for each commodity/ category of commodities and each service/ category of services or combination of service or services.
 - (b). Rates are revised based on the indexation of tariff caps fixed in Reference tariff cases for PPP projects at the Major Port Trusts with reference to variation in Wholesale Price Index (WPI).
 - (c). Equalisation of rates for Rail and Road in Clause 3.1 A, B, C and D is in accordance with TAMP's Order no. TAMP/15/2017-JNPT dated 03 April 2017.
- (iv). The BMCTPL has informed that they are likely to commence the operations from 23 December 2017 and the commercial operation will be commenced from 1st January 2018, as all the facilities to handle containers will be ready as per schedule i.e. 22 December 2017.
- (v). The inspection of all the facilities is in progress and it is expected that the provisional Completion Certificate will be issued by Independent Engineer by 22 December 2017. Once the Certificate is issued by the Independent Engineer, the same will be forwarded to TAMP and notification can be issued by TAMP as requested by BMCTPL.

5.2. Even the BMCTPL vide its e-mail dated 21 November 2017 has stated that BMCTPL's likely start date of commercial operations is 23 December 2017 and that the Completion certificate will be forwarded through JNPT by 22 December 2017. Thus, the BMCTPL has requested to award the tariff early.

6.1. As per Section 48 read with Section 42(4) of the Major Port Trusts (MPT) Act, 1963, any person authorised by the Major Port Trusts to render services can levy tariff based on the Scale of Rates (SOR) notified by this Authority. That being so, the BOT operators governed under the tariff guidelines 2013 who have been authorised by Major Port Trust under Section 42(3) of the MPT Act 1963, need to get the indexed SOR notified in their name well before the commencement of operations.

6.2. As per General note to Chapter 2 & 3 in the reference tariff schedule for the 4th container terminal approved by this Authority vide Order No. TAMP/29/2013-JNPT dated 13 August 2013, tariff caps will be indexed to inflation to an extent of 60% of the variation in the WPI occurring between 1 January 2013 and 1 January of the relevant year.

6.3. The base year for the reference tariff and the corresponding annual escalation for the year 2014-15, 2015-16, 2016-17 and 2017-18 has been announced by this Authority and communicated to all the Major Port Trusts including JNPT. Accordingly, the annual indexation factor announced by this Authority is as under:

Year	Annual Indexation Factor
2014-15	3.78%
2015-16	2.29%
2016-17	NIL
2017-18	1.20%
Cumulative	7.43%

6.4. Thus in short, the BMCTPL has come up for notification of Scale of Rates in its name, in the event of it proposing commencement of operations from 23 December 2017.

7. With reference to the totality of information collected during the processing of this case, the following position emerges:

- (i). This Authority has passed an Order No. TAMP/29/2013-JNPT dated 13 August 2013 fixing reference tariff based on the proposal filed by the Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT) for the 4th Container Terminal at JNPT. The said Order was notified in the Gazette of India Extraordinary (Part III Section 4) on 05 December 2013 vide Gazette No.331.
- (ii). The JNPT has entered into Concession Agreement (CA) with M/s. Bharat Mumbai Container Terminal Private Limited (BMCTPL) for development of the 4th Container terminal at JNPT on Design, Build, Finance, Operate and Transfer (DBFOT) basis on 06 May 2014 for a period of 30 years.
- (iii). As brought out earlier, as per Section 48 read with Section 42(4) of the Major Port Trusts (MPT) Act, 1963, the Scale of Rates leviable by any person authorised by the Major Port Trusts to render services requires to be notified by this Authority. That being so, the BOT operators governed under the tariff guidelines 2013 who have been authorised by Major Port Trust under Section 42(3) of the MPT Act 1963, need to get the indexed SOR notified in their name before the commencement of operations. Accordingly, the BMCTPL has approached this Authority with a request to notify the Scale of Rates in its name, since it envisages commencement of its commercial operation from 23 December 2017. In this connection, the licensor port JNPT has also confirmed that the BMCTPL is likely to commence the operations from 23 December 2017, as all the facilities to handle containers will be ready by 22 December 2017. Thus, the BMCTPL is advised to commence its operations and start levying the rates based on the Scale of Rates approved by this Authority, only after the Independent Engineer certifies that the Project can be safely and reliably placed in commercial service of the users thereof, and that the Project has been declared fit for entry into commercial operation.
- (iv). (a). With reference to the indexation of the reference tariff fixed vide Order dated 13 August 2013, it is relevant here to mention that the General Note in the Scale of Rates (SOR) approving the reference tariff, state that the tariff caps will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January 2013 and 1 January of the relevant year. The general note explicitly states that the base year for WPI escalation has to be 1 January 2013.
- (b). As brought out earlier, the applicable cumulative escalation factor to be applied on the base tariff of 2013 to arrive at the indexed SOR as in the year 2017 is 7.43%. Accordingly, the BMCTPL has arrived at the proposed rates by applying the applicable cumulative escalation factor of 7.43% on the reference tariff caps notified in August 2013. The proposed rates furnished by BMCTPL have been verified and found to be correct.
- (v). Based on the proposal filed by the JNPT, this Authority while disposing of the general revision proposal of JNPT vide Order no. TAMP/48/2016-JNPT dated 04 January 2017 has approved equalized rates for movement of containers by road and by rail, for the container terminal

operated by the port itself. Subsequently, again based on the proposal filed by the JNPT, this Authority vide its Order No, TAMP/15/2017-JNPT dated 29 March 2017 has, in tandem to the Scale of Rates of JNPT, prescribed equalized rates for movement of normal and reefer containers by road and rail, in respect of the two other BOT Operators operating at JNPT viz., Nhava Sheva International Container Terminal Pvt. Ltd. (NSICT) and Gateway Terminal India Pvt. Ltd. (GTIPL), whose tariff fixation is governed by 2005 Tariff Guidelines.

The BMCTPL in its proposed Scale of Rates, in addition to the indexed tariff, has also proposed equalised rates for movement of normal, reefer, hazardous and over dimensional containers, by road and rail.

Further, the BMCTPL has also sought prescription of tariff for some special services viz. Fixing/ removal of seal, Fixing/removal of Hazardous Sticker, One Door Open Charges per container, On-Wheel Customs inspection/ seal verification charges, Fumigation charges, Charges for fresh supply of Water, Sending containers survey report, photo at gate, documentation charges, charges for clearance of garbage on board, weighment charges and pre-cooling charges.

In this regard, it is to state that the Clause 2.8 of the reference tariff guidelines based on which reference tariff has been fixed for the JNPT, stipulates invitation of bids for award of PPP projects and evaluation of the same based on the then prevailing Reference tariff. The reference tariff is subject to review only to the extent of annual indexation or performance linked indexation. The Reference Tariff Guidelines does not provide for review of Reference tariff from time to time on intervention by this Authority after award of the Project. Incidentally, with regard to the above referred Orders relating to prescription of equalized rates for movement of containers by road and by rail, such equalized rates have not been approved in respect of another container terminal in JNPT viz., Nhava Sheva Gateway Terminal India Pvt. Ltd. (NSIGTPL), as the said Operator is governed by the upfront tariff guidelines of 2008, which also does not provide for review of Upfront tariff from time to time on intervention by this Authority after award of the Project.

Thus, prescription of rates for special services and equalized tariff for road rail movement in the Scale of Rates approved in respect of BMCTPL as requested by BMCTPL, is seen to be beyond the scope of the Reference Tariff Guidelines. Since the Guidelines have been issued to this Authority by the Ministry of Shipping (MOS) as a policy direction under Section 111 of the Major Port Trusts Act, 1963, permission is being sought from the MOS, for prescription of rates for special services and equalized tariff for road and rail movement in the Scale of Rates of BMCTPL. However, considering that the BMCTPL envisages to commence its operations from 23 December 2017, it is not felt appropriate to await the permission from the MOS, to notify the Scale of Rates for BMCTPL. Therefore, this Authority notifies the Scale of Rates for BMCTPL, based on the Reference tariff as approved in August 2013 with the applicable indexation factor, at this juncture.

- (vi). This Authority vide Order dated 13 August 2013 has notified the SOR alongwith Performance Standard as proposed by JNPT as per the Reference Tariff Guidelines. Therefore, the performance standard as approved by this Authority in the Order dated 13 August 2013 is also included in the proposed SOR of BMCTPL and notified.
- (vii). The Government of India in the Ministry of Shipping (MOS) undercover of its letter No. PT-11033/51/2014-PT dated 11 November 2014 has forwarded a copy of the guidelines on priority berthing of coastal vessels at Major Port issued vide letter No.PT-11033/51/2014-PT dated 4 September 2014 to this Authority. Accordingly, this Authority vide its Order no. TAMP/52/2014-Genl. dated 28 November 2014 has, interalia, approved the replacement of definition of 'Coastal Vessel' prescribed in the existing SOR of all the Major Port Trusts as follows:

"Coastal vessel" shall mean any vessel exclusively employed in trading between any port or place in India to any other port or place in India having a valid coastal license issued by the Director General of Shipping/ Competent Authority."

Therefore, the definition of Coastal Vessel proposed by the NSIGTPL is modified with the above mentioned definition of 'Coastal Vessel' to reflect the position contained in MOS letter dated 11 November 2014.

(viii). All the other conditionalities governing the application of the rates as approved in the Scale of Rates of the Order dated 13 August 2013 are retained subject to the following:

- (a). This Authority, in view of the clarification sought by the V.O. Chidambaranar Port Trust regarding levy of concessional charges for coastal cargo/ container has passed an Order No.TAMP/53/2015-VOCPT dated 29 September 2015 regarding system of clarification of vessels for levy of vessel related charges and the time of incidence of vessel related charges and cargo related charges at concessional coastal rate based on the recommendations of Directorate General (DG) Shipping. The provisions approved in the said Order were further amended vide Order No.TAMP/53/2015-VOCPT dated 26 November 2015. The said Order passed is for common adoption by all the Major Port Trusts. Subsequent to the said Order, the DG Shipping vide its letter No.SD-9 CHART(309)/2016 dated 20 May 2016 has issued further clarification on the provision approved in the 26 November 2015 Order. This Authority has accordingly passed a clarificatory Order slightly amending the provision prescribed in para 9A (ii) and 10(ii) of the Order dated 26 November 2015. The amended provisions approved by this Authority in the said Order has been updated accordingly, in the Scale of Rates of BMCTPL as note No. (ii), (iii) and (iv) in place of note No. (ii) under General terms and conditions notified vide Order dated 13 August 2013. The subsequent note Nos. are consequently renumbered.
- (b). The General note to Chapter (2) and (3) proposed by BMCTPL states that the tariff caps will be indexed to inflation but only to the extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January 2017 and 1 January of the relevant year. Such automatic adjustment of tariff caps will be made every year and the adjusted tariff caps will come into force from 1 April of the relevant year to 31 March of the following year. This general note is seen to be in line with the prescription in the Scale of Rates of other BOT operators governed under 2013 guidelines who have commenced the operations.

9.1. In the result, and for the reasons given above, and based on the collective application of mind, this Authority approves notification of Scale of Rates and Performance Standards for the 4th Container Terminal in the name of BMCTPL operating at JNPT attached as **Annex- I** and **Annex- II** respectively.

9.2. The Scale of Rates notified for BMCTPL will come into force from the date of commencement of commercial operations by BMCTPL, i.e. after the Independent Engineer certifies that the Project can be safely and reliably placed in commercial service of users thereof, and that the project has been declared fit for entry into commercial operation.

9.4. The BMCTPL is expected to perform at least at the performance norms brought out in the Concession agreement.

10.1. From the date of Commercial Operation (CoD) till 31st March of the same financial year, the tariff would be limited to the indexed Reference Tariff relevant to that year, which would be the ceiling. The aforesaid Reference Tariff shall be automatically revised every year based on an indexation as provided in para 2.2 of the guidelines of 2013 which will be applicable for the entire concession period.

However, the BMCTPL would be free to propose a tariff along with Performance Standards (the "Performance Linked Tariff") from the second year of operation onwards, over and above the indexed Reference Tariff for the relevant financial year, at least 90 days before the 1st April of the ensuing financial year. Such Performance Linked Tariff shall not be higher than 15% over and above the indexed Reference Tariff for that relevant financial year (and this will be the Tariff Cap). The Performance Linked Tariff would come into force from the first day of the following financial year and would be applicable for the entire financial year.

10.2. The proposal shall be submitted by BMCTPL to this Authority along with a certificate from the independent engineer appointed under the Concession Agreement of the Project indicating the achievement of Performance Standards in the previous 12 months as incorporated in the Concession Agreement or for the actual number of months of operation in the first year of operation as the case may be.

10.3. On receipt of the proposal, this Authority will seek the views of the JNPT on the achievement of Performance Standards as outlined in para 5 of the Tariff Guidelines of 2013, within 7 days of receipt.

10.4. In the event of BMCTPL not achieving the Performance Standards as incorporated in the Concession Agreement in previous 12 months, this Authority will not consider the proposal for notifying the Performance Linked Tariff for the ensuing financial year and the BMCTPL shall be entitled to only the indexed Reference Tariff applicable for the ensuing financial year.

10.5. After considering the views of the JNPT, if this Authority is satisfied that the Performance Standards as incorporated in the Concession Agreement have been achieved, it shall notify the performance linked tariff by 15th of March to be effective from 1st of April of the ensuing financial year.

10.6. While considering the proposal for Performance Linked Tariff, this Authority will look into the Performance Standards and its adherence by the Operator. This Authority will decide on the acceptance or rejection of the Performance Linked Tariff proposal based on the achievement or otherwise of the Performance Standards by the BMCTPL. Determination of indexed Reference Tariff and Performance Linked Tariff will follow the illustration shown in the Appendix attached to the Tariff Guidelines of 2013.

10.7. From the third year of operation, the Performance Linked Tariff proposal from the BMCTPL shall be automatically notified by this Authority subject to the achievement of Performance Standards in the previous 12 months period as certified by the Independent Engineer. The BMCTPL, for the Performance Linked Tariff from the third year onwards, will submit the Performance Linked Tariff proposal along with the achievement certificate from the independent engineer by 1st March and this Authority shall notify by 20th March, the Performance Linked Tariff to be effective from the ensuing financial year.

10.8. In the event any user has any grievance regarding non-achievement by the PPP operator of the Performance Standards as notified by this Authority, he may prefer a representation to this Authority which, thereafter, shall conduct an inquiry into the representation and give its finding to the JNPT. The JNPT will be bound to take necessary action on the findings as per the provisions of the respective Concession Agreement.

10.9. The BMCTPL shall furnish to this Authority, quarterly reports on cargo traffic, ship berth day output, average turnaround time of ships, average pre-berthing waiting time as well as the tariff realized at the berth. In addition, quarterly reports shall also be provided on average moves per crane hour and average dwell time for containers. The quarterly reports shall be submitted by the BMCTPL within a month following the end of each quarter. Any other information which may be required by this Authority shall also be furnished to them from time to time.

10.10. If any question arises requiring clarifications or interpretation of the Scale of Rates and the statement of conditionalities, the matter shall be referred to this Authority and its decision in this regard will be binding on the BMCTPL.

10.11. The actual performance of the BMCTPL shall be monitored by this Authority. If any complaint regarding quality of service is received, this Authority shall enquire into such allegation and forward its findings to the JNPT. If any action is to be taken against the BMCTPL, the JNPT shall initiate appropriate action in accordance with the provisions of the relevant Concession Agreement.

11. This Authority shall publish on its website all such information received from BMCTPL. However, this Authority shall consider a request from BMCTPL about not publishing certain data/ information furnished which may be commercially sensitive. Such requests should be accompanied by detailed justification regarding the commercial sensitiveness of the data/information in question and the likely adverse impact on their revenue/operation of upon publication. This Authority's decision in this regard would be final.

T.S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)

[ADVT.-III/4/Exty./379/17]

Annex – I**BHARAT MUMBAI CONTAINER TERMINAL PRIVATE LIMITED****SCALE OF RATES****CHAPTER 1 – DEFINITIONS & GENERAL TERMS & CONDITIONS****1.1. DEFINITIONS – GENERAL**

- (i). **“Coastal vessel”** shall mean any vessel exclusively employed in trading between any port or place in India to any other port or place in India having a valid coastal license issued by the Director General of Shipping/ Competent Authority.
- (ii). **“Foreign-going vessel”** shall mean any vessel other than Coastal vessel.
- (iii). **“FCL”** means Containers said to contain Full Container Load.
- (iv). **“LCL”** means Containers said to contain Less than full Container Load (Container having cargo of more than one importer/exporter).
- (v). **“Hazardous container”** means a Container containing hazardous goods as classified under IMO.
- (vi). **“Import container”** means a container discharged from one vessel, stored in container yard and transported out through Road or Train.
- (vii). **“Export container”** means a container arrived by road or Train, stored in container yard and loaded on the assigned vessel.
- (viii). **“Port area”** means the custom bound area / Port operational Area of the Port.
- (ix). **“Normal Container”** shall mean general type containers, not falling under special categories mentioned subsequently.
- (x). **“Reefer Container”** shall mean a refrigerated container used for carriage of perishable goods with provision for electrical supply to maintain the desired temperature.
- (xi). **“Hazardous Container”** shall mean a container containing hazardous goods as classified under IMO.
- (xii). **“Transshipment Container”** shall mean a container, which is discharged from one vessel, stored in the yard and transported through other vessel.
- (xiii). **“Over dimensional Container”** shall mean a container carrying over dimensional cargo beyond the normal size of standard container and needing special devices like slings, shackles, lifting beam etc. They also include damaged containers and other types which require special devices.
- (xiv). **“Shut out Container”** shall mean a container which enters into the port as an export intake for a particular vessel (as indicated by the Vessel Identification Advice Number, i.e. VIA No.) and is not connected to the particular vessel for reasons whatsoever, then the container is termed to be a shutout container.
- (xv). **“Back To Town Container”** shall mean a container entering the port for export but unable to be exported for whatever reason and taken back to town.
- (xvi). **“VIAN”** means Vessel Identification Advise Number.

1.2. GENERAL TERMS & CONDITIONS

- (i). The status of the vessel, as borne out by its certification by the Customs or the Director General of Shipping, shall be the deciding factor for its classification as ‘coastal’ or ‘foreign-going’ for the purpose of levying vessel related charges; and, the nature of cargo or its origin will not be of any relevance for this purpose.
- (ii). System of classification of vessel for levy of Vessel Related Charges (VRC)
 - (a). A foreign going vessel of Indian flag having a General Trading Licence can convert to coastal run on the basis of a Customs Conversion Order. Such vessel that converts into coastal run

based on the Customs Conversion Order at her first port of call in Indian Port, no further custom conversion is required, so long as it moves on the Indian Coast.

- (b). A Foreign going vessel of foreign flag can convert to coastal run on the basis of a Licence for Specified Period or Voyage issued by the Director General of Shipping and a custom conversion order.

(iii). **Criteria for levy of Vessel Related Charges (VRC) at Concessional Coastal rate and foreign rate:**

- (a). In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable by the load port from the time the vessel starts loading coastal goods.
- (b). In cases of such conversion coastal rates shall be chargeable till the vessel completes discharging operations at the last call of Indian Port; immediately thereafter, foreign going rates shall be chargeable by the discharge ports.
- (c). For dedicated Indian coastal vessels having a Coastal licence from the Director General of Shipping, no other document will be required to be entitled to coastal rates.

(iv). **Criteria for levy of Cargo Related Charges (CRC) at Concessional Coastal rate**

- (a). Foreign going Indian Vessel having General Trading License issued for 'worldwide and coastal' operation should be accorded applicable coastal rates with respect to Handling Charges (HC) i.e. ship to shore transfer and transfer from/ to quay to/ from storage yard including wharfage in the following scenario:

- (i). Converted to coastal run and carrying coastal cargo from any Indian Port and destined for any other Indian Port.
- (ii). Not converted* to coastal run but carrying coastal cargo from any Indian Port and destined for any other Indian Port.

* The Central Board of Excise and Customs Circular no.15/2002-Cus. dated 25 February 2002 allows carriage of coastal cargo from one Indian port to another port in India, in Indian flag foreign going vessels without any custom conversion.

- (b). In case of a Foreign flag vessel converted to coastal run on the basis of a Licence for Specified Period or Voyage issued by the Director General of Shipping, and a Custom Conversion Order, the coastal cargo/ container loaded from any Indian Port and destined for any other Indian Port should be levied at the rate applicable for coastal cargo/ container.

(v). Vessel related charges shall be levied on Ship owners / Steamer Agents.

- (vi). (a). The Vessel related charges for all Coastal vessels should not exceed 60% of the corresponding charges for other vessels.
- (b). The container related charges for all Coastal should not exceed 60% of the normal container related charges.
- (c). In case of container related charges, the concession is applicable on composite box rate. Where itemized charges are levied, the concession will be on all the relevant charges for ship-shore transfer, and transfer from/to quay to/from storage yard as well as wharfage on cargo and containers.
- (d). For the purpose of this concession, container from a foreign port which reaches an Indian Port 'A' for subsequent transshipment to Indian Port 'B' will also qualify insofar as the charges relevant for its coastal voyage. In other words, cargo/containers from/to Indian Ports carried by vessels permitted to undertake coastal voyage will qualify for the concession.
- (e). The charges for coastal containers / vessels shall be denominated and collected in Indian Rupee.

- (vii). Interest on delayed payments / refunds:
- The user shall pay penal interest on delayed payments under this Scale of Rates. Likewise, the operator shall pay penal interest on delayed refunds.
 - The rate of penal interest will be 2% above the Prime Lending Rate of State Bank of India (SBI). The penal interest rate will apply to both the operator and the port users equally.
 - The delay in refunds will be counted only 20 days from the date of completion of services or on production of all the documents required from the users, whichever is later.
 - The delay in payments by the users will be counted only 10 days after the date of raising the bills by the operator. This provision shall, however, not apply to the cases where payment is to be made before availing the services / use of Port Trusts properties as stipulated in the major Port Trust Act and / or where payment of charges in advance is prescribed as a condition in this Scale of Rates.
- (viii). All charges worked out shall be rounded off to the next higher rupee on the grand total of each bill.
- (ix). (a). The rates prescribed in this Scale of Rates are ceiling levels; likewise, rebates and discounts are floor levels. The operator may, if he so desires, charge lower rates and/ or allow higher rebates and discounts.
- (b). The Operator may also, if he so desires, rationalize the prescribed conditionalities governing the application of rates prescribed in the Scale of Rates if such rationalization gives relief to the user in rate per unit and the unit rates prescribed in the Scale of Rates do not exceed the ceiling levels. Provided that the operator should notify the public such lower rates and /or rationalization of the conditionalities governing the application of such rates and continue to notify the public any further changes in such lower rates and /or in the conditionalities governing the application of such rates provided the new rates fixed shall not exceed the rates notified by the TAMP.
- (x). The users will not be required to pay charges for delays beyond a reasonable level attributable to the operator.

CHAPTER 2 – VESSEL RELATED CHARGES

2. Schedule of Berth Hire Charges

S. No.	Description	Rate per GRT per hour or part thereof (₹)	
		Foreign - Vessel	Coastal Vessel
1	For Occupying the Berth	1.670	1.001

Notes

- Vessels shall be permitted to occupy the berth for 2 hours after completion of cargo operation without attracting Penal berth hire charges.
- All the vessels shall commence cargo operations within 1 hour from the time the ship is brought along side the berth failing which penal berth hire charges shall be levied as prescribed in (4) below.
- Vessels idling the Terminal facilities due to not being ready to work even though the terminal is ready for its operation shall attract penal berth hire charges as prescribed in Note (4) below. For the purpose of levy of penal berth hire charges, idling shall mean suspension/stoppage for any reason of cargo handling operation continuously for more than two hours.
- Penal berth hire charges shall be levied as follows in addition to berth hire charges beyond 2 hours:

S. No.	Description	Rate Per GRT
1	Upto 6 hrs	₹ 13.56
2	above 6 hours but upto 12 hours	₹ 20.33
3	Above 12 hrs	₹ 40.66

- (v). Penal berth hire charges mentioned above shall not be leviable if the idling of vessel is attributable to the terminal or port or due to adverse tidal conditions or bad weather and rain resulting in stoppage of operation.
- (vi). (a). There shall be a time limit beyond which berth hire shall not apply; berth hire shall stop 4 hours after the time of vessel signalling its readiness to sail. The time limit of 4 hours prescribed for cessation of berth hire shall exclude the ship's waiting period for want of favourable tidal conditions or on account of inclement weather or due to absence of night navigation facilities.
- (b). There shall be a "penal berth hire" equal to one day's berth hire charges for a false signal.
- (c). The Master / Agent of the vessel shall signal readiness to sail only in accordance with favourable tidal and weather conditions.
- (d). The time limit of 4 hours prescribed for cessation of berth hire shall exclude the ship's waiting period for want of favourable tidal conditions.
- (vii). Berth hire charges shall not be levied for the period, when a vessel idles at berth due to breakdown of port equipment or power failure or any other reasons attributable to the operator.

CHAPTER 3 – CHARGES FOR SERVICES RENDERED TO CONTAINERS AND CONTAINERIZED CARGO

GENERAL TERMS AND CONDITIONS:

- (i). A container originally declared as transshipment container, subsequently moved by rail or road will lose its identity as a transshipment container and shall be treated as a normal import container and prescribed charges as applicable shall be payable.
- (ii). Containers less than and up to 20' will be reckoned as one TEU (Twenty Equivalent Unit) and more than 20' and up to 40' will be reckoned as one FEU (Forty Equivalent Unit) for the purpose of tariff.
- (iii). All charges for containers more than 20' in length and upto 40' in length will be 150 per cent of the applicable charges prescribed.
- (iv). Containers other than that of standard size requiring special devices/slides/handling will be charged twice the applicable rates. Such containers will also include damage containers and any other type requiring special devices.

3.1. CHARGES FOR HANDLING AND MOVEMENT OF CONTAINERS:

The following consolidated charges for handling and movement of container shall be payable by the Shipping Lines or Agents of vessels or cargo agents for services rendered in respect of containers and containerised cargo passing through the port

A. Normal Containers

S. No.	Description	Rate per TEU (in ₹)			
		Foreign Container		Coastal Container	
		Loaded	Empty	Loaded	Empty
1.	From Ship to container yard or vice versa	4034.05	3258.28	2420.43	1954.97
2.	From Container yard to Railway flat or vice versa (ICD Container Rail only)	2017.03	2017.03	2017.03	2017.03
3.	From Container yard to Truck or vice versa (direct delivery and export intake).	620.63	620.63	620.63	620.63

B. Reefer Containers

S. No.	Description	Rate per TEU (in ₹)			
		Foreign Container		Coastal Container	
		Loaded	Empty	Loaded	Empty
1.	From Ship to container yard or vice versa	4034.05	3258.28	2420.43	1954.97
2.	From Container yard to Railway flat or vice versa (ICD Container Rail only)	2017.03	2017.03	2017.03	2017.03
3.	From Container yard to Truck or vice versa (direct delivery and export intake).	620.63	620.63	620.63	620.63

C. Hazardous Containers

S. No.	Description	Rate per TEU (in ₹)	
		Foreign Container	Coastal container
		Loaded	Loaded
1.	From Ship to container yard or vice versa	5043.48	3026.46
2.	From Container yard to Railway flat or vice versa (ICD Container Rail only)	2520.84	2520.84
3.	From Container yard to Truck or vice versa (direct delivery and export in take).	775.78	775.78

D. Transshipment Containers

S. No.	Description	Rate per TEU (in ₹)			
		Foreign Container		Coastal Container	
		Loaded	Empty	Loaded	Empty
1.	1 - 3000 TEUs	4654.68	4034.05	2792.81	2420.42
2.	3001 - 6000 TEUs	4344.37	3723.76	2606.62	2234.25
3.	6001 - 9000 TEUs	4034.05	3413.43	2420.42	2048.06
4.	Thereafter	3723.76	3103.12	2234.25	1861.88

Notes

- (1). Rate is based on total TEUs brought by the Shipping Lines or agents in the same financial year.
- (2). A container originally declared as transshipment container, subsequently moved by rail or road will lose its identity as a transshipment container and shall be treated as a normal import container and prescribed charges as applicable shall be payable.

E. Over Dimensional Cargo Containers

S. No	Description	Rate per TEU (in ₹)			
		Foreign Container		Coastal Container	
		Loaded	Empty	Loaded	Empty
1.	From Ship to container yard or vice versa	8068.12	6516.55	4840.87	3909.92
2.	From Container yard to Railway flat or vice versa (ICD Container Rail only)	4034.05	4034.05	4034.05	4034.05
3.	From Container yard to Truck or vice versa (direct delivery and export intake).	1241.25	1241.25	1241.25	1241.25

Note: The consolidated charges as above include the following elements, viz. stevedoring, use of Gantry crane, use of transfer crane, wharfage on tare weight of containers, wharfage on containerized cargo, transportation and contribution towards railway infrastructure.

3.2. DWELL TIME CHARGES FOR CONTAINER, STORED IN THE PORT PREMISES:

Sl. No.	Particulars	Rate per container per day or part thereof (in ₹)		
		Upto 20' in length	Over 20' to upto 40' in length	Above 40' in length
1	Non-ICD/ CFS Import - loaded			
	First 2 days	Free	Free	Free
	3-6 days	493.31	986.61	1479.92
	7-9 days	586.82	1173.63	1760.44
	10-12 days	697.95	1395.90	2093.84
	13-15 days	829.40	1658.82	2488.20
	16-18 days	985.26	1970.51	2955.77
	19-22 days	1172.28	2344.56	3516.83
	23-26 days	1394.54	2789.08	4183.61
	27-30 days	1657.45	3314.91	4972.36
	Thereafter	1971.86	3943.73	5915.60
2	Non-ICD/ CFS Import - Empty			
	First 2 days	Free	Free	Free
	3-6 days	493.31	986.61	1479.92
	7-9 days	586.82	1173.63	1760.44
	10-12 days	697.95	1395.90	2093.84
	13-15 days	829.40	1658.82	2488.20
	16-18 days	985.26	1970.51	2955.77

	19-22 days	1172.28	2344.56	3516.83
	23-26 days	1394.54	2789.08	4183.61
	27-30 days	1657.45	3314.91	4972.36
	Thereafter	1971.86	3943.73	5915.60
3	Non-ICD/ CFS Export - Loaded			
	First 3 days	Free	Free	Free
	4-6 days	493.31	986.61	1479.92
	7-9 days	586.82	1173.63	1760.44
	10-12 days	697.95	1395.90	2093.84
	13-15 days	829.40	1658.82	2488.20
	16-18 days	985.26	1970.51	2955.77
	19-22 days	1172.28	2344.56	3516.83
	23-26 days	1394.54	2789.08	4183.61
	27-30 days	1657.45	3314.91	4972.36
	Thereafter	1971.86	3943.73	5915.60
4	Non-ICD/ CFS Export - Empty			
	First 3 days	Free	Free	Free
	4-6 days	493.31	986.61	1479.92
	7-9 days	586.82	1173.63	1760.44
	10-12 days	697.95	1395.90	2093.84
	13-15 days	829.40	1658.82	2488.20
	16-18 days	985.26	1970.51	2955.77
	19-22 days	1172.28	2344.56	3516.83
	23-26 days	1394.54	2789.08	4183.61
	27-30 days	1657.45	3314.91	4972.36
	Thereafter	1971.86	3943.73	5915.60
5	CFS Import loaded - moved by road			
	First 2 days	Free	Free	Free
	3-6 days	493.31	986.61	1479.92
	7-9 days	586.82	1173.63	1760.44
	10-12 days	697.95	1395.90	2093.84
	13-15 days	829.40	1658.82	2488.20
	16-18 days	985.26	1970.51	2955.77
	19-22 days	1172.28	2344.56	3516.83
	23-26 days	1394.54	2789.08	4183.61
	27-30 days	1657.45	3314.91	4972.36
	Thereafter	1971.86	3943.73	5915.60
6	CFS Import empty - moved by road			
	First 2 days	Free	Free	Free
	3-6 days	493.31	986.61	1479.92

	7-9 days	586.82	1173.63	1760.44
	10-12 days	697.95	1395.90	2093.84
	13-15 days	829.40	1658.82	2488.20
	16-18 days	985.26	1970.51	2955.77
	19-22 days	1172.28	2344.56	3516.83
	23-26 days	1394.54	2789.08	4183.61
	27-30 days	1657.45	3314.91	4972.36
	Thereafter	1971.86	3943.73	5915.60
7	CFS Export loaded - moved by road			
	First 3 days	Free	Free	Free
	4-6 days	493.31	986.61	1479.92
	7-9 days	586.82	1173.63	1760.44
	10-12 days	697.95	1395.90	2093.84
	13-15 days	829.40	1658.82	2488.20
	16-18 days	985.26	1970.51	2955.77
	19-22 days	1172.28	2344.56	3516.83
	23-26 days	1394.54	2789.08	4183.61
	27-30 days	1657.45	3314.91	4972.36
	Thereafter	1971.86	3943.73	5915.60
8	CFS Export empty - moved by road			
	First 3 days	Free	Free	Free
	4-6 days	493.31	986.61	1479.92
	7-9 days	586.82	1173.63	1760.44
	10-12 days	697.95	1395.90	2093.84
	13-15 days	829.40	1658.82	2488.20
	16-18 days	985.26	1970.51	2955.77
	19-22 days	1172.28	2344.56	3516.83
	23-26 days	1394.54	2789.08	4183.61
	27-30 days	1657.45	3314.91	4972.36
	Thereafter	1971.86	3943.73	5915.60
9	ICD Import and Export loaded or empty - moved by rail			
	First 5 days	Free	Free	Free
	6-15 days	985.26	1970.51	2955.77
	16-30 days	1971.86	3943.73	5915.60
	Thereafter	3943.73	7887.47	11831.21
10	Transshipment - Loaded			
	First 15 days	Free	Free	Free
	16-30 days	1971.86	3943.73	5915.60
	Thereafter	3943.73	7887.47	11831.21

11	Transshipment - Empty			
	First 7 days	Free	Free	Free
	8-15 days	1172.28	2344.56	3516.83
	Thereafter	3943.73	7887.47	11831.21

Notes:

- (1). The total storage period for a container shall be reckoned from the day following the day of landing upto the day of shipment/delivery/date of removal of the container and includes Sundays and Holidays but excludes Custom notified holidays and port non-working days.
- (2). Transshipment containers subsequently changing the mode of dispatch locally or to the container freight station for destuffing/stuffing shall lose the concessional dwell time as prescribed in Item (4) above. Dwell time charges for such containers shall be recovered at par with import containers as prescribed in item no. 1 or 2 as applicable.
- (3). Transshipment containers subsequently changing the mode of dispatch by rail to ICD shall be treated as other ICD containers for the purpose of levy of Dwell time charges fees and shall be charged at the rates in item (4) above. In such cases additional shifting charge will be applicable for movement of container to container yard to ICD yard.
- (4). A container from foreign port landing at the container terminal for subsequent transshipment to an Indian Port on a coastal voyage or vice versa would be charged at 50% of the transshipment charges prescribed for foreign going vessels and 50% of that prescribed for coastal category.
- (5). Normal import containers subsequently changing the mode of dispatch by rail to ICD will enjoy the free period applicable to normal import container only. In such cases additional shifting charges will be applicable for movement of container from container yard to ICD yard.
- (6). The total storage period for a shutout container shall be calculated from the day following the day when the container has become shutout till the day of Shipment/ delivery.
- (7). Over high and over dimensional containers shall attract thrice the normal applicable charges.
- (8). Hazardous containers shall attract 1.25 times the normal applicable charges.
- (9). In case of stuffing the containers inside the port, the dwell time charges will be applicable as follows:
 - (i). Prior to stuffing, dwell time charges as applicable to empty containers will be charged.
 - (ii). Free period and dwell time charges as applicable to loaded export containers will be charged from the day following the day of completion of stuffing and intimation to Port.
- (10). In the case of auction containers, after the auction is over, the empty containers will attract the dwell time charges as empty containers from the following day the destuffing is completed.
- (11). The storage charges shall not accrue for the period during which the Terminal is not in a position to deliver containers for reasons attributable to it when requested by the user.
- (12). The storage charges on abandoned FCL containers/shipper owned containers shall be levied upto the date of receipt of intimation of abandonment in writing or 75 days from the day of landing of the container, whichever is earlier subject to the following:
 - (i). The consignee can issue a letter of abandonment at any time.
 - (ii). If the consignee chooses not to issue such letter of abandonment, the container Agent/MLO can also issue abandonment letter subject to the condition that,
 - (a). The Line shall resume custody of container along with cargo and either take back it or remove it from the port premises; and

- (b). The line shall pay all port charges accrued on the cargo and container before resuming custody of the container.
- (iii). The container Agent /MLO shall observe the necessary formalities and bear the cost of transportation and destuffing. In case of their failure to take such action within the stipulated period, the storage charge on container shall be continued to be levied till such time all the necessary actions are taken by the shipping lines for destuffing of cargo.
- (iv). Where the container is seized/confiscated by the Custom Authorities and the same cannot be destuffed within the prescribed time limit of 75 days, the storage charges will cease to apply from the day the Custom order release of the cargo subject to lines observing the necessary formalities and bearing the cost of transportation and de-stuffing. Otherwise, seized/confiscated containers should be removed by the line/consignee from the port premises to the Customs bonded area and in that case the storage charge shall cease to apply from the day of such removal.

3.3. CHARGES FOR MISCELLANEOUS SERVICES RENDERED TO CONTAINER VESSELS:

A. Reefer Monitoring and Connection

SI No.	Description	Rate Per TEU (in ₹)			
		Foreign Going Vessel		Coastal Vessel	
		Loaded	Empty	Loaded	Empty
1	Additional charges per 4 hours or part thereof for electricity consumption and monitoring of reefer containers.	302.59	302.59	302.59	302.59

Note:

Additional electricity charge at the prescribed rates will be applicable in case of Reefer Containers also

B. Other Services Rendered

SI No.	Description	Rate Per TEU (In ₹)			
		Foreign Going Vessel		Coastal Vessel	
		Loaded	Empty	Loaded	Empty
1.	Shifting of containers from one yard to another yard within the terminal for customs inspection or any other purpose and subsequent loading of containers for delivery.	2613.21	2613.21	2613.21	2613.21
2.	Additional service charges for stacking containers in designated yard for custom examination or for any other purpose by prior arrangement.	307.35	307.35	307.35	307.35

C. Opening of Hatch Cover and replacing it

SI No.	Description	Rate per Hatch Cover (in ₹)	
		Foreign Vessels	Coastal Vessels
		Going	
1	When placing it on the Quay	4539.45	2723.67
2	Without placing it on the Quay	1815.51	1089.32

Note: If only one operation is carried out, half of the hatch cover handling charges as above shall be levied.

D. One Hatch to another Hatch or within the Same Hatch

SI No	Description	Rate per TEU (in ₹)			
		Foreign Going Vessels		Coastal Vessels	
		Loaded	Empty	Loaded	Empty
(a).	Hatch to hatch shifting (involving 1 move only)	1512.94	1512.94	907.76	907.76
(b).	Other than (a) mentioned above	6052.39	6052.39	3631.42	3631.42

GENERAL NOTES TO CHAPTER (1) TO (3) ABOVE

- (i). The tariff caps will be indexed to inflation but only to the extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January 2017 and 1 January of the relevant year. Such automatic adjustment of tariff caps will be made every year and the adjusted tariff caps will come into force from 1 April of the relevant year to 31 March of the following year.
- (ii). From the date of Commercial Operation (CoD) till 31st March of the same financial year, the tariff would be limited to the indexed Reference Tariff relevant to that year, which would be the ceiling. The aforesaid Reference Tariff shall be automatically revised every year based on an indexation as provided in para 2.2 of the guidelines of 2013 which will be applicable for the entire concession period.

However, the BMCTPL would be free to propose a tariff along with Performance Standards (the "Performance Linked Tariff") from the second year of operation onwards, over and above the indexed Reference Tariff for the relevant financial year, at least 90 days before the 1st April of the ensuing financial year. Such Performance Linked Tariff shall not be higher than 15% over and above the indexed Reference Tariff for that relevant financial year (and this will be the Tariff Cap). The Performance Linked Tariff would come into force from the first day of the following financial year and would be applicable for the entire financial year.
- (iii). The proposal shall be submitted by BMCTPL to TAMP along with a certificate from the independent engineer appointed under the Concession Agreement of the Project indicating the achievement of Performance Standards in the previous 12 months as incorporated in the Concession Agreement or for the actual number of months of operation in the first year of operation as the case may be.
- (iv). On receipt of the proposal, TAMP will seek the views of the JNPT on the achievement of Performance Standards as outlined in para 5 of the Tariff Guidelines of 2013, within 7 days of receipt.
- (v). In the event of BMCTPL not achieving the Performance Standards as incorporated in the Concession Agreement in previous 12 months, TAMP will not consider the proposal for notifying the Performance Linked Tariff for the ensuing financial year and the BMCTPL shall be entitled to only levy the indexed Reference Tariff applicable for the ensuing financial year.
- (vi). After considering the views of the JNPT, if TAMP is satisfied that the Performance Standards as incorporated in the Concession Agreement have been achieved, it shall notify the performance linked tariff by 15th of March to be effective from 1st of April of the ensuing financial year.
- (vii). While considering the proposal for Performance Linked Tariff, TAMP will look into the Performance Standards and its adherence by the Operator. TAMP will decide on the acceptance or rejection of the Performance Linked Tariff proposal based on the achievement or otherwise of the Performance Standards by the BMCTPL. Determination of indexed Reference Tariff and Performance Linked Tariff will follow the illustration shown in the Appendix attached to the Tariff Guidelines of 2013.

- (viii). From the third year of operation, the Performance Linked Tariff proposal from the BMCTPL shall be automatically notified by TAMP subject to the achievement of Performance Standards in the previous 12 months period as certified by the Independent Engineer. The BMCTPL, for the Performance Linked Tariff from the third year onwards, will submit the Performance Linked Tariff proposal along with the achievement certificate from the independent engineer by 1st March and TAMP shall notify by 20th March, the Performance Linked Tariff to be effective from the ensuing financial year.

Annex – II**PERFORMANCE STANDARDS****Performance Standards****1. Gross Berth Output**

The parameter deals with the productivity of the terminal (Gross Berth Output) for Container cargo. The capability of the terminal and parcel size will determine the Gross Berth Output. Higher terminal capability and greater parcel size will lead to high productivity. The berth day output measured in terms of TEUs per day depends on the number of cranes used which is dependent on the size of the vessel. Productivity norm of the crane is 25 moves per hour.

The Gross Berth Output shall be calculated as the total cargo in terms of TEUs handled (either loaded / unloaded) from the ship during a month divided by the time spent by the ship at the terminal i.e. number of working days at the berth. While determining the number of working days from the ship hours, the berth allowance of 4 hours shall be subtracted from the total hours.

The indicative norms for Gross Berth Output for different categories of cargo are as follows:

Cargo Category	Indicative Norms
Container	
(Mainline Vessel)	25 moves per hour per crane
(Feeder Vessel)	17 moves per hour

Weightage in case of a shortfall in meeting the prescribed performance standard -0.6

2. Transit Storage Dwell Time:

The Transit Storage Dwell Time for a container shall mean the total time for which the container remains in the terminal. The Transit Storage Dwell Time for containers shall be calculated as an average and shall be the sum of the transit storage of each container handled during the month at that terminal divided by the number of containers. To further clarify, the date and time a container is discharged from the vessel till the said container leaves the out – gate of the Terminal, is the total transit storage time for import box. In case of export the time and date from which the container enters the terminal till the time and date it is loaded on to a vessel will be the storage time. The details of time of discharge, gate-in, gate-out and loading need to be maintained in respect of each container including ICD container.

Unclaimed cargo or any cargo that has been detained by the customs or any Government Authority may be excluded.

Transit Storage Dwell Time	
- Import	
Container (at terminal)	3 Days by road and 7 Days by rail
- Export	
Container (at terminal)	5 Days by road and 7 Days by rail

Weightage in case of a shortfall in the meeting the prescribed performance standard – 0.3.

3. Turn around Time for receipt / delivery operation:

The Turn around Time for receipt / delivery operation shall be the sum of time taken for loading / unloading of cargo divided by the number of trucks / trailers / rakes deployed, as the case may be, in a month. Further, in case the truck / trailer / rake does both unloading and loading operations on a single entry into the terminal, the time allocated shall be doubled for those trucks / trailers / rakes.

a.	(i) Trailer for Containers (Single operation)	2 hours
	(ii) Trailer for Containers (double operation)	4 hours
b.	(i) Rake for ICD Containers (Single operation)	6 hours
	(ii) Rake for ICD Containers (double operation)	12 hours

Weightage in case of a shortfall in meeting the prescribed performance standard – 0.1.

Performance Evaluation and calculation of liquidated damages:-

Performance evaluation shall be made on a quarterly review of the reports furnished by the Concessionaire and/or the records of the Concessionaire and/or by an enquiry by the Concessioneing Authority. The Concessionaire shall be liable to pay liquidated damages determined at the rate of 1% (one percent) of the Gross Revenue of the respective quarter for every shortfall of 10% (ten percent) in the average performance which shall be assessed in the following manner.

Each Performance Standard is calculated as an average in the manner indicated above. The actual average performance vis-à-vis a standard will be evaluated against the prescribed standard. The shortfall will be computed as a percentage of the prescribed standard. The shortfall in respect of each performance standard will have a weightage assigned to it. The overall shortfall in average performance shall be assessed as the aggregate of the weighted shortfalls in respect of each of the performance standards. For example, if there is a shortfall in Gross Berth Output by x%, Transit Storage Dwell Time by y% and Turn round time for receipt / delivery operations by z% and the weightage assigned to such shortfall is 0.6, 0.3 and 0.1 respectively, then the overall shortfall in average performance will be $(0.6x + 0.3y + 0.1z)\%$.